

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

MOBILITEITSSTUDIE

Oorspronkelijke naam document

Mobiliteitsaspecten Oude Dokken Gent

Project

Oude Dokken Gent

MOBILITEITSASPECTEN **OUDE DOKKEN** GENT

Eindrapport
September 2006

Opdrachtgever:

Stad GENT
Dienst Mobiliteit
Dienst Stedenbouw

Woodrow Wilsonplein 1
9000 GENT

Opdrachtnemer:



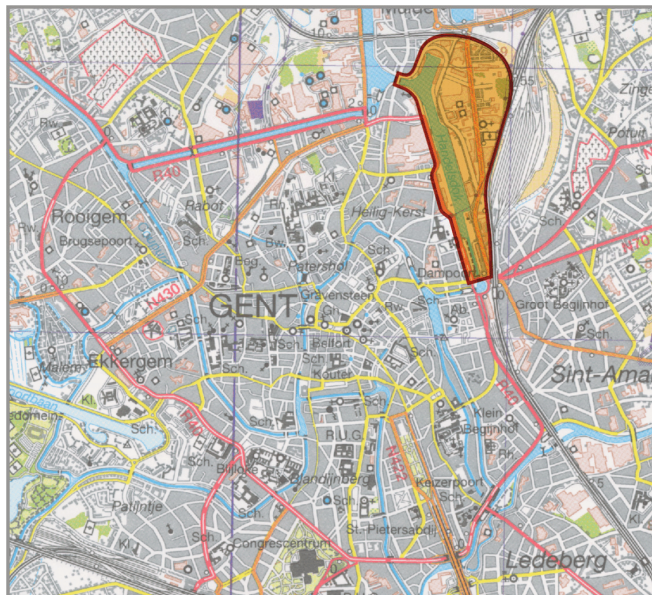
TRITEL
TRANSPORT
INFRASTRUCTURE
& TELEMATICS

Louizastraat 40b
2800 MECHELEN

INLEIDING

Situering

De projectzone “Oude Dokken” vormt onderdeel van de veel ruimere ‘Scharnierzone’ die de zone rondom het Gentse Dampoortstation omsluit. De projectzone is een groot reconversiegebied ten noorden van de Dampoortknoop dat aansluit bij het Handelsdok en bij het Houtdok. Het gebied wordt afgebakend door de spoorlijn 58 in het noorden en het oosten, de Dampoortknoop (Okrooiptuin) in het Zuiden, en de as Dok Noord – Dok Zuid te westen van het Handelsdok en de Spadestraat ten westen van het Houtdok.



Figuur 1: situering van de projectzone “Oude Dokken”

Studieobjectief en procesverloop

Voorliggende studie heeft als primaire doelstelling een gedragen visie te formuleren op de ontsluitingsstructuur voor de projectzone Oude Dokken. Hiertoe wordt uitgegaan van het stedenbouwkundig ontwerp “Oude Dokken” versie januari 2006, opgemaakt door het Office for Metropolitan Architecture (OMA).

De studie omvat een eerste screening van de mobiliteitseffecten van de geplande ontwikkelingen binnen het Stadsontwerp, waarna een aantal randvoorwaarden vanuit mobiliteit kan worden gedefinieerd. Voorliggende studie beoogt niet de opmaak van een ‘finaal eindplaatje’ op microniveau, maar heeft als objectief het terugkoppelen in eerste instantie naar het Stadsontwerp zelf, maar ook naar het voor het projectgebied nog op te maken Ruimtelijk Uitvoeringsplan. Verder reikt voorliggende studie basisgegevens aan vanuit mobiliteitsoogpunt voor het nog op te maken Milieueffectenrapport. Vanuit deze doelstellingen dient de studie beschouwd te worden als een eerder ‘strategisch mobiliteitseffectenrapport (MOBER)’ met de mogelijkheid deze in een verdere fase, na terugkoppeling met het Stadsontwerp, eventueel uit te werken tot een projectgerichte MOBER met gedetailleerde analyses op microniveau.

De studie is uitgevoerd in overleg met de Dienst Mobiliteit van de Stad Gent die het planproces coördineert. Om het draagvlak voor de studie te vergroten is een begeleidingsgroep voorgesteld, die de studie nauw opvolgt en inhoudelijk mee vormgeeft.

Instantie	Vertegenwoordiger
Stad Gent Dienst Mobiliteit	Mevr. Ann Plas
Stad Gent Dienst Stedenbouw	Dhr. Joost Aerts
AG SOB	Mevr. Agnieszka Zajac
AWV Oost-Vlaanderen	Dhr. Michiel Callens
AWV Oost-Vlaanderen	Mevr. Hannelore Deblaere
De Lijn Oost-Vlaanderen	Dhr. Frank Desloovere
OMA	Dhr. Mark Veldman
TRITEL	Mevr. Nele Tierens
TRITEL	Dhr. Kristof Devriendt

Tabel 1: samenstelling van de projectgroep

De verslagen van de projectgroep zijn in bijlage gevoegd.

INHOUDSTABEL

1. VERKEERSPLANOLOGISCH REFERENTIEKADER	6
1.1. Gewenste wegstructuur	6
1.1.1. De realisatie van de Handeldokbrug	6
1.1.2. Reorganisatie van de Dampoortknoop en afbouw van Dok Noord – Dok Zuid	7
1.1.3. Afrikalaan – Vliegtuiglaan – Kennedylaan als hoofdverbindingsweg tussen R40 en R4	8
1.1.4. De realisatie van de Sifferverbinding	8
1.2. Gewenste openbaar-vervoerstructuur	10
1.3. Gewenste fietsstructuur	10
2. HET PROJECT “OUDE DOKKEN”	13
2.1. Stadsontwerp OMA	13
2.2. Ruimtelijk activiteitenprogramma	13
3. RAMING VAN DE MOBILITEITSEFFECTEN	18
3.1. Definiëren van referentiesituaties	18
3.2. Uitgangshouding ontsluitingsconcept wegverkeer	20
3.3. Uitgangshouding en hypothesen verkeersgeneratie	22
3.4. Verkeersgeneratie per zone	26
3.5. Verkeersgeneratie voor het totaalproject	28
3.6. Evaluatie van de mobiliteitseffecten	29
3.6.1. Referentiesituatie 1	29
3.6.2. Referentiesituatie 2	32
3.6.3. Referentiesituatie 3	35

3.6.4. Referentiesituatie 4a en 4b	37
3.6.5. Referentiesituatie 5	42
3.7. Sensitiviteitstoets	43
3.8. Conclusies	45
4. AANBEVELINGEN	46
4.1. Verfijning van de wegontsluiting	46
4.2. Fijnmazig fietsnetwerk	50
4.3. Optimalisatie van de openbaar-vervoerbereikbaarheid	52
4.3.1. Bovenregionale openbaar-vervoerbereikbaarheid	52
4.3.2. Grootstedelijke openbaar-vervoerbereikbaarheid	54
4.3.3. Aanvullend ontsluitend openbaar vervoer	56
4.4. Afstemming tussen ruimtelijk programma en ontsluitingsstructuur	59
4.5. Parkeren	62
4.5.1. Park and Ride Oude Dokken	62
4.5.2. Projectgebonden parkeerbehoefte	64
5. BIJLAGE: VERSLAGEN PROJECTGROEP	66

1. VERKEERSPLANOLOGISCH REFERENTIEKADER

Door de grote omvang van het studiegebied is de algemene mobiliteitsvisie zoals geformuleerd in het Mobiliteitsplan Gent structuurbepalend voor het op te maken ontsluitingsconcept. De elementen worden in dit hoofdstuk voor de volledigheid nog eens beschreven, achtereenvolgens wordt inzicht gegeven in de gewenste wegcategorisering, de gewenste openbaarvervoerstructuur en de gewenste fietsstructuur.

1.1. Gewenste wegstructuur

Volgende ingrepen in de wegstructuur hebben een cruciale impact op de verkeersorganisatie in de omgeving van de Oude Dokken en dienen als randvoorwaarden te worden beschouwd bij de opmaak van een interne ontsluitingsstructuur voor het studiegebied.

1.1.1. *De realisatie van de Handeldokbrug*

De maatregel kadert in het Mobiliteitsplan Gent en vormt onderdeel van de gewenste wegstructuur in het noordoosten van Gent: de stedelijke ringboulevard R40 wordt verplaatst tot op Afrikalaan (N424) ten voordele van de verkeersleefbaarheid op Dok Noord en Dok Zuid en de woonzones aan de rand van de stadsring. Het knooppunt Dampoort en de wijk Muide-Meulestede worden deels ontlast van verkeer in relatie tot R4.

Ten gevolge van de realisatie van de Handelsdokbrug en voor een goede toegankelijkheid van de scharnierzone (de ACEC-site in het bijzonder) dienen de aansluitpunten op het Neuseplein (ten westen van de brug) en op de Afrikalaan (N424, ten oosten van de brug) te worden heringericht. In de Mober Acce is reeds een herinrichtingsconcept voor de Nieuwe Tolhuisbrug – Neuseplein – Muidelaan (R40) opgemaakt. Volgende elementen zijn hierbij van belang:

- De middenberm op R40 wordt ter hoogte van de Sint-Salvatorstraat – Voormuide gesloten. Het concept van de gesloten middenberm is gecreëerd zowel vanuit oogpunt van de verkeersveiligheid als vanuit het oogpunt een vlotte verkeersafwikkeling aan de voet van de brug te garanderen.

- Op het Neuseplein wordt een tweestrooksrotonde voorzien teneinde de ACEC-site (en omgeving) bereikbaar te maken vanaf de Handelsdokbrug zonder hierbij de omliggende woonwijken te belasten. Tevens wordt vanaf Dok Noord door middel van een inritconstructie een rechtstreekse toegang tot de Handelsdokbrug gecreëerd.
- De as Dok Noord – Stapelplein – Dok Zuid wordt ontmoedigd voor doorgaand verkeer.
- Op de Nieuwe Tolhuisbrug worden verkeerslichten geplaatst om de capaciteit op de brug te verhogen. Een verhoogde capaciteit resulteert in een verhoogde doorstromingskwaliteit op R40 zodat langs de Nieuwe Vaart en de Gasmeterlaan een aantrekkelijker alternatief wordt geboden voor de as Nieuwe Wandeling – Begijnhoflaan – Opgeëistenlaan – Blaisantvest (N430), die vandaag nog als stadsring functioneert.

1.1.2. Reorganisatie van de Dampoortknoop en afbouw van Dok Noord – Dok Zuid

Uit de “strategisch stedelijke projectstudie” voor de Dampoortknoop zijn volgende elementen van belang:

- De ongelijkvloerse kruising van de Dampoortknoop tussen de Kasteellaan (R40) en de Koopvaardijlaan – Afrikalaan (N424) is onderdeel van de gewenste wegstructuur (zie ook Mobiliteitsplan Gent).
- Op maaiveld is een ontdubbeld verkeerslichtengeregeld kruispunt (op het Octrooiplein en op het Antwerpenplein) de meest aangewezen weginrichting.

Deze nieuwe wegstructuur plaatst in relatie tot de geplande realisatie van de Handelsdokbrug de verkeersfunctie van de as Dok Noord – Dok Zuid in een nieuw perspectief. Zowel vanuit verkeerskundig maar ook vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt deze as bij voorkeur sterk afgebouwd voor doorgaand verkeer. Bij de opmaak van een toegankelijkheidsprofiel voor de Oude Dokken mag worden verondersteld dat de “doorgaande verplaatsingen” door middel van verkeersremmende maatregelen op de as Dok Noord – Dok Zuid in de toekomst zullen verlopen via de Koopvaardijlaan – Handelsdokbrug.

1.1.3. *Afrikalaan – Vliegtuiglaan – Kennedylaan als hoofdverbindingsweg tussen R40 en R4*

De as Afrikalaan – Vliegtuiglaan – Kennedylaan is één van de drie primaire hoofdverbindingswegen tussen R40 en R4 die het Gentse stadscentrum moeten ontsluiten richting hoofdwegenet. De weg is weerhouden als primaire weg II wat impliceert dat de vormvereisten zo moeten zijn zodat een maximale doorstroming voor het autoverkeer is gegarandeerd. Concreet komt het erop aan dat kruisingen bij voorkeur ongelijkvloers worden georganiseerd en dat rechtstreekse aansluitingen worden vermeden.

Door de Administratie Wegen en Verkeer is ondertussen studiewerk verricht om, in afwachting van de realisatie van de Siferverbinding (cfr . 1.1.4), de tijdelijke havenring via de Port Arthurlaan en de Vliegtuiglaan te optimaliseren. Vanuit deze studie wordt een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Afrikalaan x Vliegtuiglaan voorgesteld.

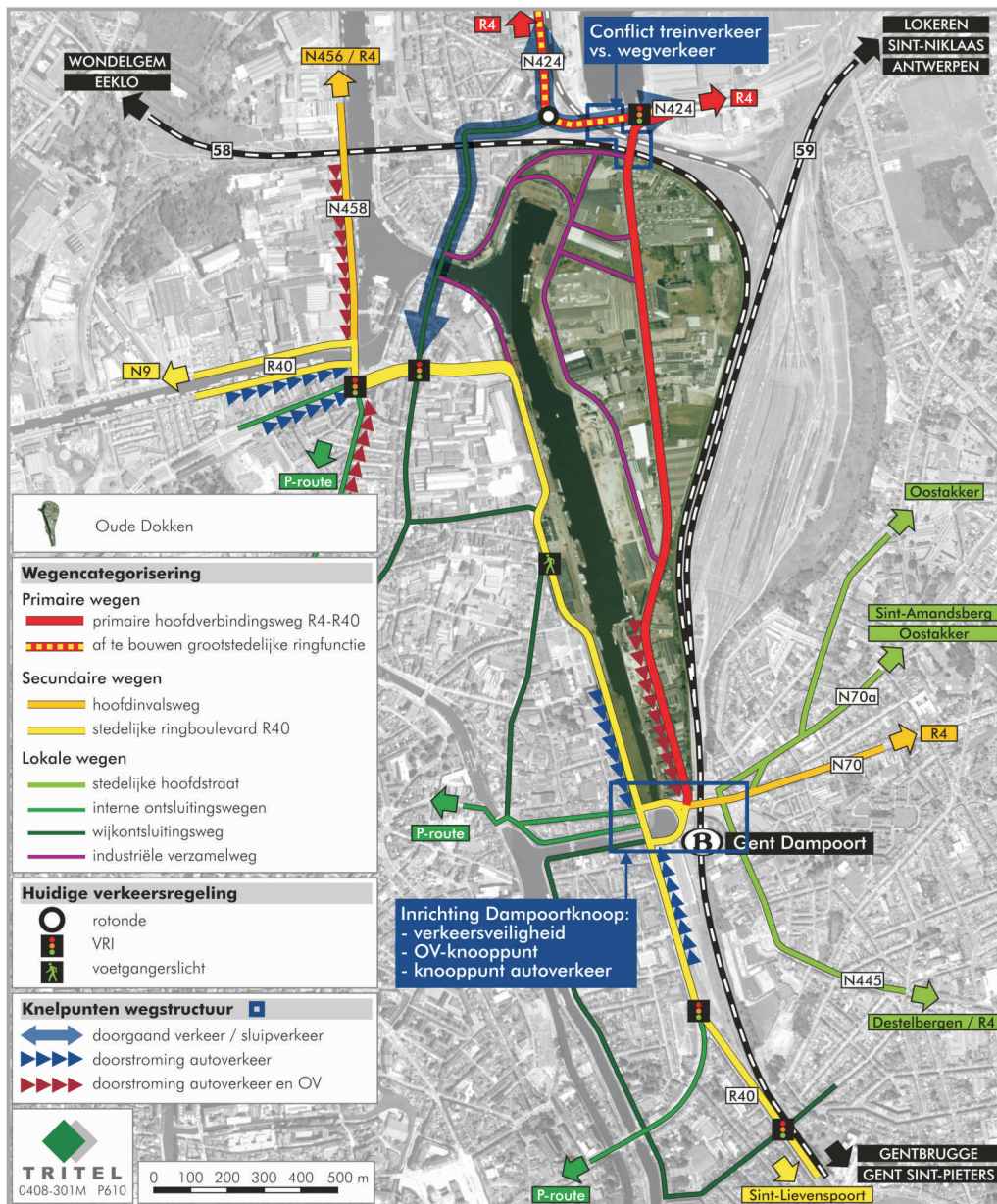
1.1.4. *De realisatie van de Siferverbinding*

De R4 dient maximaal te worden uitgebouwd als grootstedelijke ringweg. Uit de simulaties van de scenario in het Mobiliteitsplan Gent blijkt deze functie zeer belangrijk om de gewenste categorisering van het wegennet in het grootstedelijk gebied ook haalbaar te maken en de verkeersdruk te beheersen zodat capaciteit kan vrijgemaakt worden voor het openbaar vervoer en om het sluipverkeer uit de tussenliggende woonzones te weren.

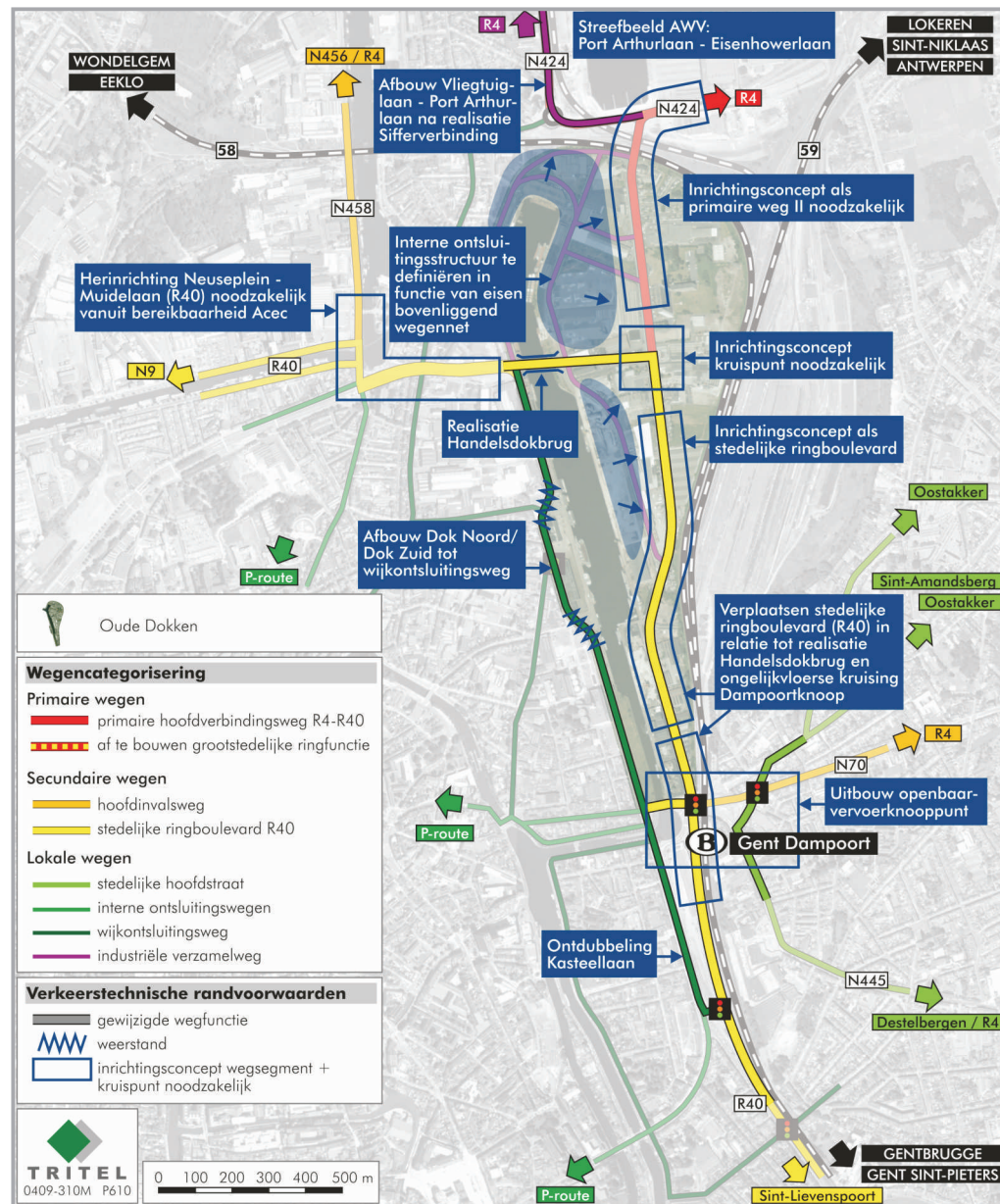
Om deze grootstedelijke ringfunctie volwaardig te kunnen vervullen wordt daarbij de te realiseren Siferverbinding integraal als primaire weg in het mobiliteitsplan opgenomen. Belangrijke elementen in de motivatie voor de realisatie van de Siferverbinding zijn:

- verzamelende functie binnen het Gentse grootstedelijke gebied met een verbindende functie tussen de verschillende deelzones van de stad (grootstedelijke ringweg).
- verzamelende as naar de hoofdwegen toe voor de haven en de diverse deelenkernen van het stadsgewest;
- interne relaties binnen het havengebied;

Anderzijds wordt zo het noordelijk deel van het stedelijk gebied in sterke mate minder belast door autoverkeer wat de leefbaarheid in dit gebied positief beïnvloedt en nieuwe mogelijkheden geeft voor stedelijke ontwikkelingen in dit gebied.



Huidige wegstructuur



Gewenste wegstructuur

1.2. Gewenste openbaar-vervoerstructuur

De langetermijnvisie met betrekking tot de toekomstige openbaar-vervoerstructuur is opgemaakt in de openbaar-vervoerstudie voor de Gentse regio, Perspectief 2025. De verdere vertramming van de Gentse binnenstad en de uitbreiding van het tramnet tot in het volledige grootstedelijke gebied Gent zijn sleutelementen van het openbaar-vervoerbeleid te Gent. Voor de omgeving van het studiegebied zijn voor de verschillende fasen in de uitbouw van het tramnet van belang:

- FASE 1: de vertramming van de as Gent Sint-Pieters – Zuid – Dampoort;
- FASE 2: de vertramming van de as Dampoort – P+R aan R4 via de N70a/N70 (Antwerpsesteenweg);
- FASE 3: de vertramming van de as Korenmarkt – Dampoort (met herschikking van de OV-lijnen);
- FASE 4: de vertramming van de Dok Noord – Dok Zuid (tramas Dampoort – 1000 Vuren – Sint-Pieters) en de vertramming van de Dendermondsesteenweg (N445).

Op basis van deze tramstructuur wordt het busverkeer herschikt. Tevens wordt met de opening van het station te Muide een nieuw knooppunt voor het openbaar vervoer gecreëerd.

1.3. Gewenste fietsstructuur

Gelet op de omvang van het studiegebied is een fijnmazige fietsstructuur een belangrijk element in de uitbouw van een toegankelijkheidsconcept voor de Oude Dokken. De hoofdstructuur wordt gevormd door de grootstedelijke fietsroutes uit het Mobiliteitsplan Gent.

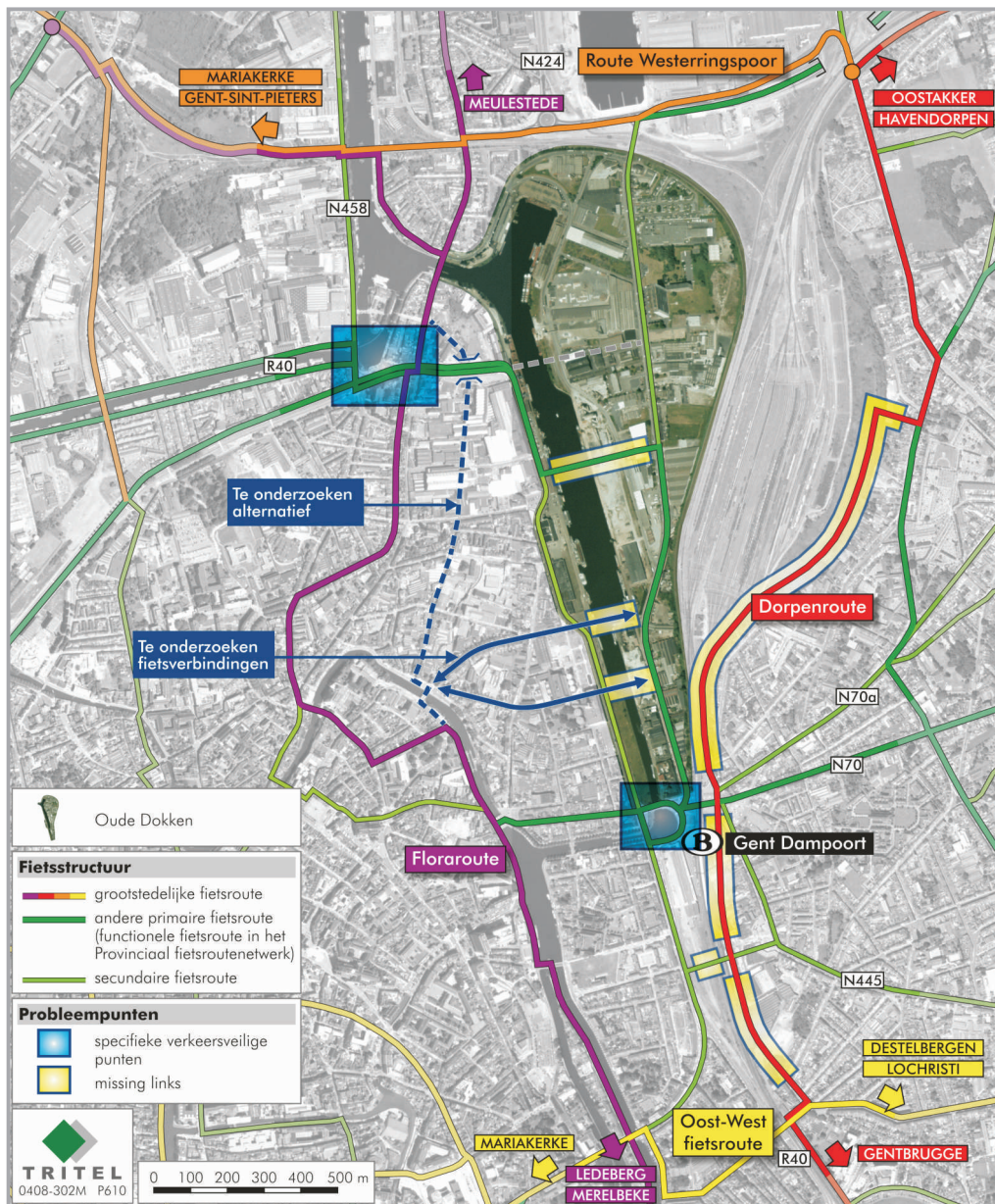
Er zijn een viertal grootstedelijke fietsroutes gelegen in de nabije omgeving van de Oude Dokken. Deze grootstedelijke fietsroutes kaderen binnen het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk van de provincie Oost-Vlaanderen en geven de hoofdstructuur van het grootstedelijk fietsnetwerk aan dat als drager voor het grootstedelijk gebied functioneert. Daarnaast geven de routes een eerste belangrijke indicatie voor het leggen van prioriteiten in de uitbouw van het grootstedelijke fietsnetwerk.

In het noorden grenst de projectzone aan de Route Westerringspoor. Deze route maakt de link tussen het voormalige spoorstation van Oostakker en het station Gent-Sint-Pieters over het voormalige Westerringspoor. Om de koppeling tot Oostakker te maken wordt aangetakt op de Dorpenroute (Hogeweg). Ter hoogte van Wissenhage (Wondelgem) maakt de route met een radiale aftakking een verbinding met de kernstad (eindpunt Molenaarstraat). Met de verlenging van de Leiepromenade is zo de continuïteit in de Gentse binnenstad ook in noord-zuid richting verzekerd.

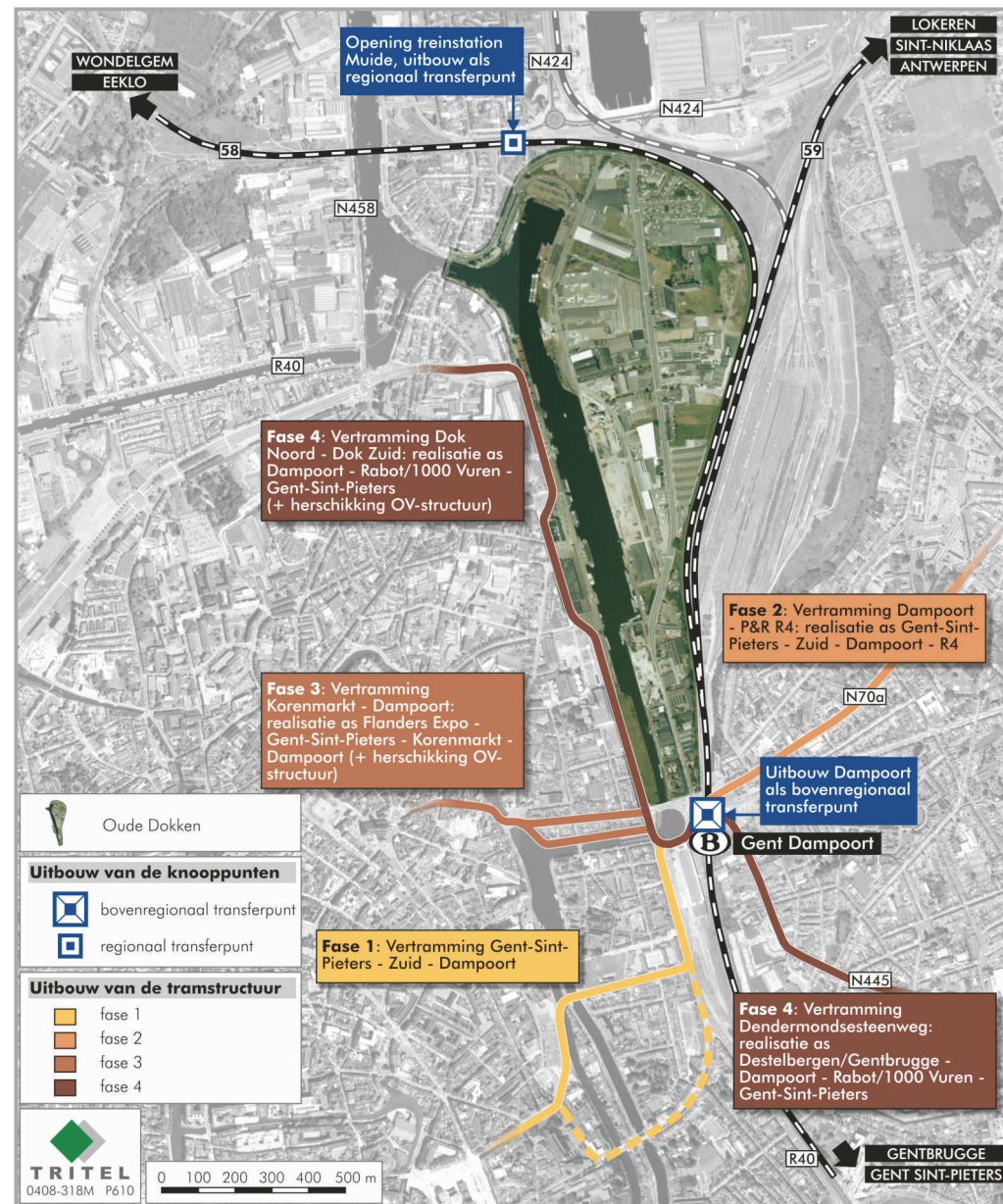
De route Westerringspoor kruist ter hoogte van het kruispunt Port Arthurlaan-Pauwstraat de Floraroute. De Floraroute is een tangentiële fietsroute die nu vertrekt aan de Hundelgemsesteenweg in Merelbeke en loopt via de Botermarkt in Ledeberg richting Keizerpoort. Vandaar gaat het langsheen het water van de Visserij en de Nieuwbrugkaai naar het Sluizeken. Verder loopt de route via de Muidebrug naar Meulestede.

Ten oosten van de projectzone loopt de Dorpenroute. De dorpenroute is ter hoogte van de Dampoortknoop onderdeel van het 'Dampoortproject' en verloopt in noordelijke richting verder langsheen het rangeerstation van de NMBS. De route verloopt vervolgens richting Oostakker en de havendorpen in de Gentse kanaalzone. In zuidelijke richting wordt de link Dampoort – Gentbrugge uitgebouwd.

Helemaal in het zuiden grenst de projectzone aan de Oost-Westroute. De bestaande Oost-Westroute verbindt Mariakerke met Sint-Amandsberg via de kernstad. Ze start aan het domein Claeys-Bouüaert te Mariakerke en gaat via de Willemotlaan-Groendreef en de Coupure naar het Woodrow Wilsonplein. Voorbij het Woodrow Wilsonplein gaat ze langs de Tweebruggenstraat en de aannemersstraat om te eindigen via de Adolf Baeyensstraat op de Land van Waaslaan-Braeckmanlaan.



Gewenste fietsstructuur



Structurele wijzigingen openbaar-vervoeraanbod

2. HET PROJECT “OUDE DOKKEN”

2.1. Stadsontwerp OMA

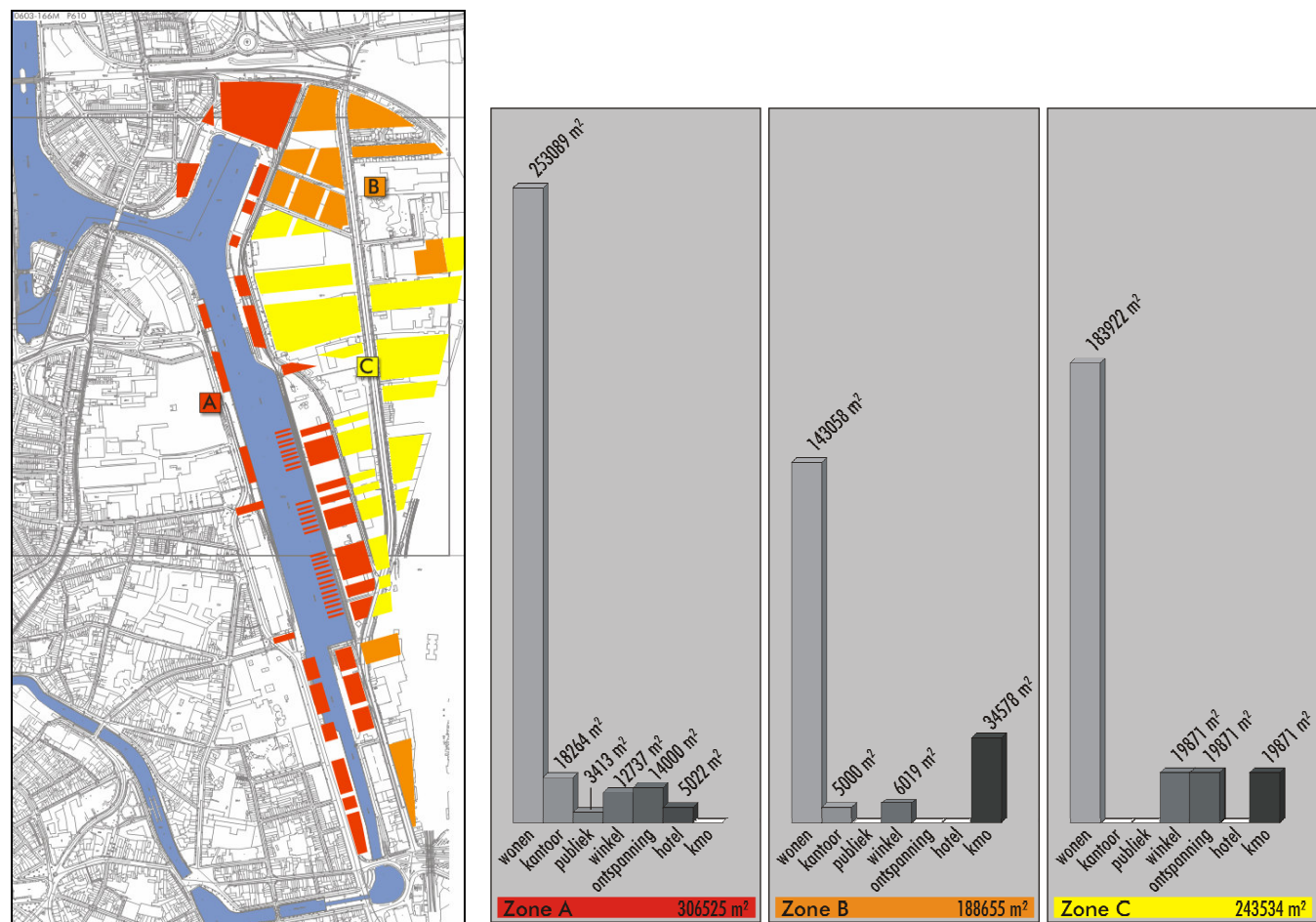
Het Nederlandse Office for Metropolitan Architecture (OMA) heeft voor het stadsdeel “Oude Dokken”, gelegen tussen de Gentse binnenstad en de spoorwegbundel van Gent-Dampoort, een stedenbouwkundig ontwerp opgemaakt. In samenwerking met de betrokken stedelijke diensten wordt dit ontwerp vertaald in een operationeel ontwikkelingsplan met een ruimtelijk activiteitenprogramma.

2.2. Ruimtelijk activiteitenprogramma

Rekening houdend met een realistische fasering (zie verder), is het projectgebied opgedeeld in drie deelzones met voor zone A een totaal te ontwikkelen bruto vloeroppervlakte van circa 300.000m², voor zone B circa 190.000m² en voor zone C ongeveer 245.000m²¹. Het projectgebied wordt hoofdzakelijk met woningen geprogrammeerd. Andere functies en activiteiten die binnen het project worden voorzien, zijn kantoren, publieke functie (type onderwijsfunctie), handel, recreatieve functie, hotelfunctie en bedrijvigheid/kmo.

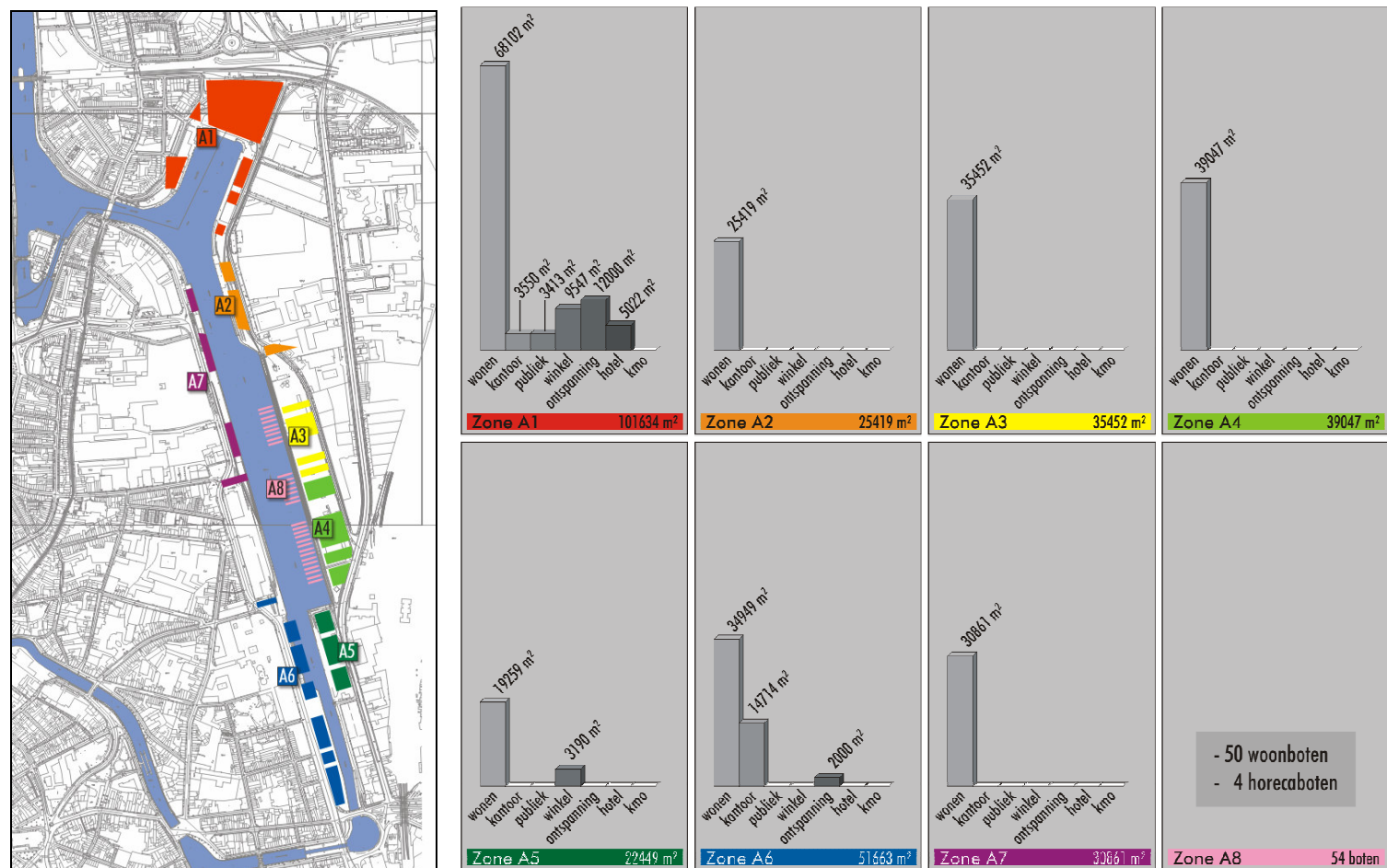
¹ Door TRITEL is een verdere subzoning A1, A2,... ingevoerd om de geraamde verkeersgeneratie ten gevolge van het project zo nauwkeurig mogelijk te kunnen inschatten.

Onderstaande figuur toont het ruimtelijk activiteitenprogramma voor het totaalproject zoals gedefinieerd in het Stadsontwerp van OMA.

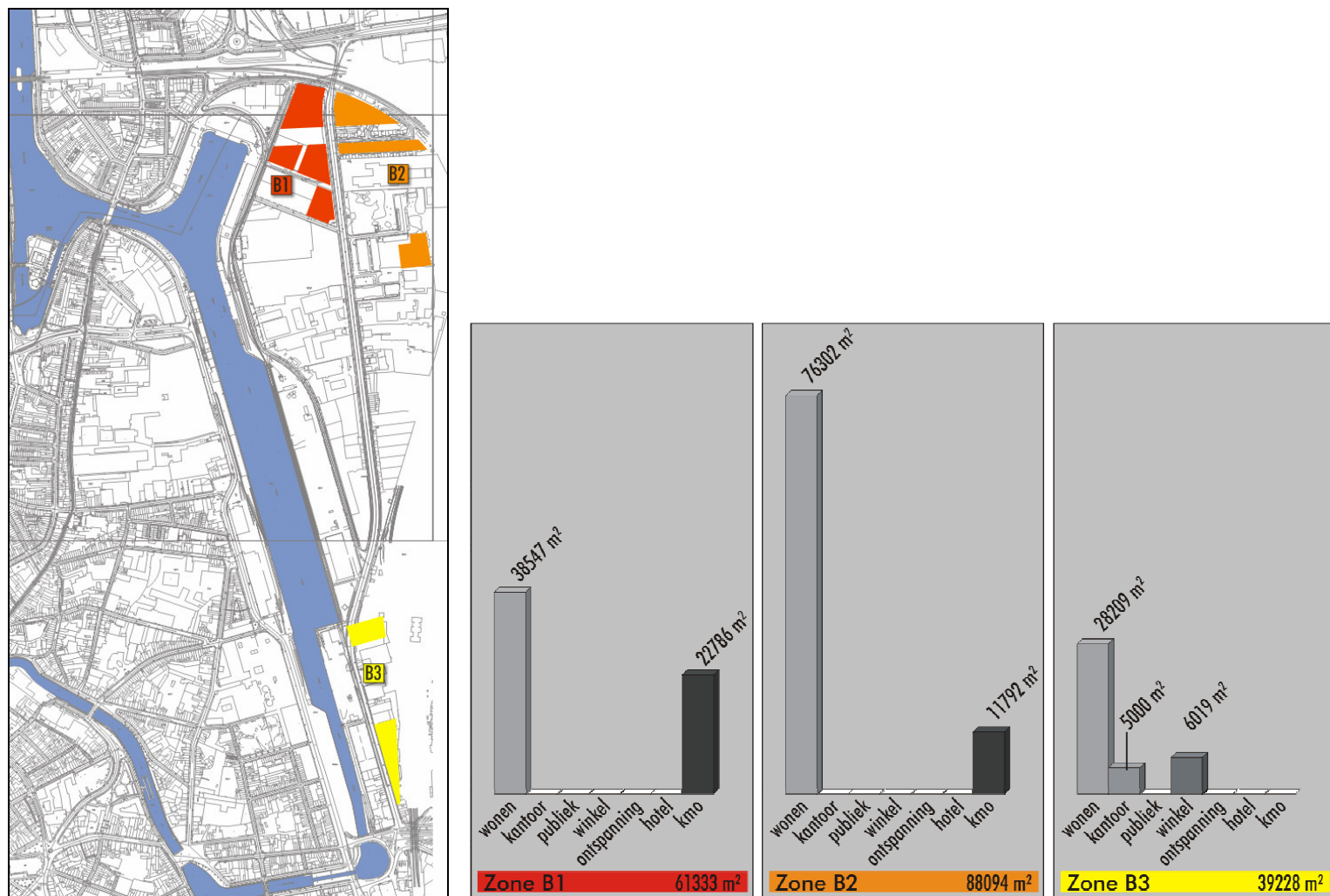


Figuur 2: ruimtelijk activiteitenprogramma totaalproject "Oude Dokken"

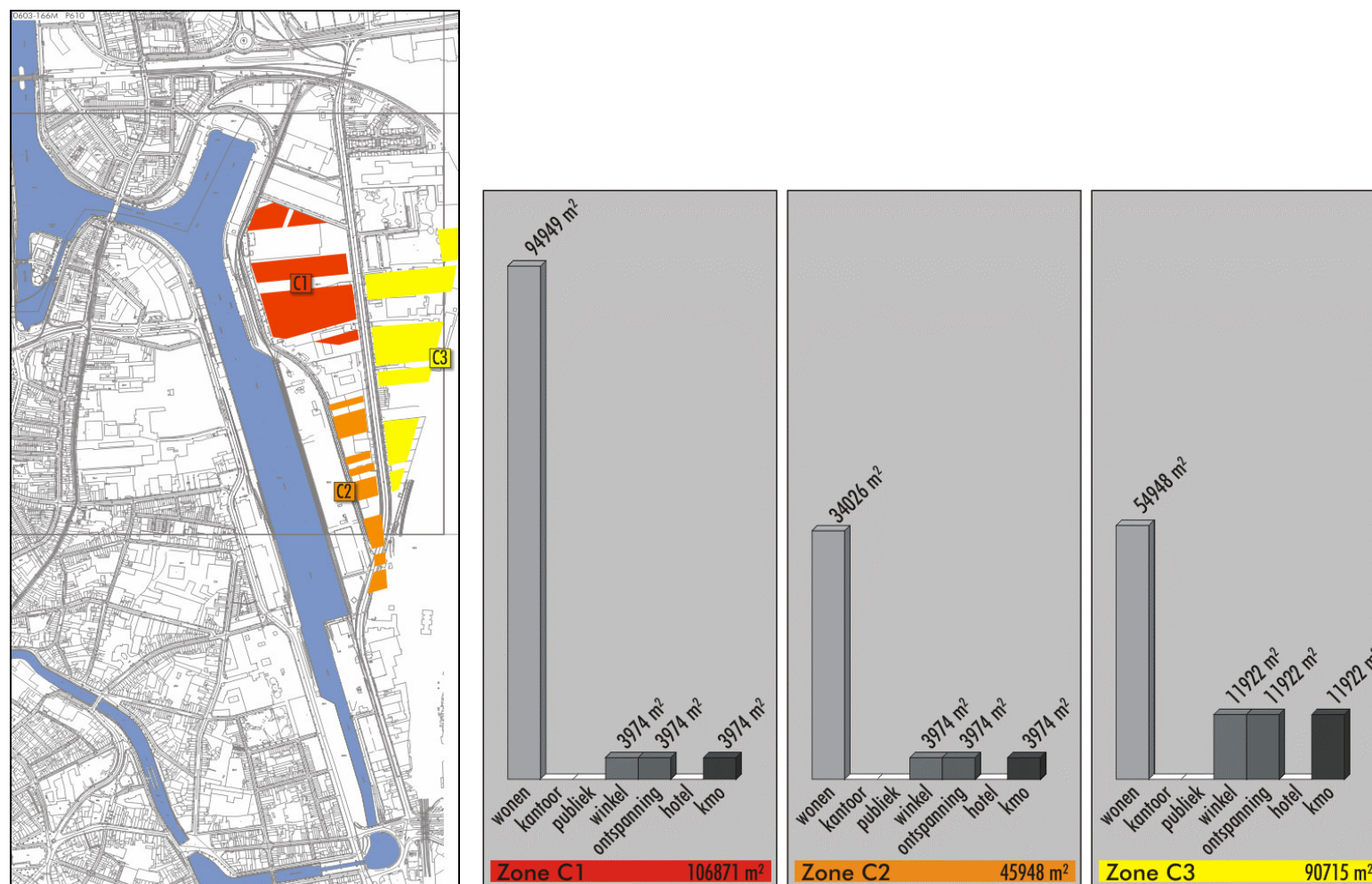
Onderstaande figuren toont een meer gedetailleerde ruimtelijke weergave voor de activiteitenprogramma's van zones A, B en C met telkens de voorziene bruto vloeroppervlakte per functie.



Figuur 3: ruimtelijk activiteitenprogramma zone A



Figuur 4: ruimtelijk activiteitenprogramma zone B



Figuur 5: ruimtelijk activiteitenprogramma zone C

3. RAMING VAN DE MOBILITEITSEFFECTEN

3.1. Definiëren van referentiesituaties

Door de ligging van het projectgebied “Oude Dokken” temidden van een industrieel stedelijk weefsel waarvoor reeds eerder reconversieplannen werden opgemaakt (o.a. ACEC, Nieuwe Voorhaven) en waarbinnen de ontwikkelingsmogelijkheden bijgevolg in de toekomst ongetwijfeld zullen worden benut, dringen zich al dan niet inherent aan de ruimtelijke ontwikkelingen ook infrastructuurwijzigingen op. Doordat de timing van zowel de ruimtelijke ontwikkelingen als de aanpassingen van de ontsluitingsstructuur in en rondom het projectgebied een onbekende factor vormt, worden in het schema op de volgende pagina de structuurbepalende factoren inzake ruimtelijke ontwikkelingen, omliggend wegennet en openbaar vervoer weergegeven.

Omdat binnen het deze studie niet mogelijk is om alle mogelijke combinaties van ruimtelijke en verkeerskundige evoluties te evalueren, werden een aantal relevante referentiesituaties gedefinieerd. Vijf relevante referentiesituaties worden meer in detail geanalyseerd (zie verder), waarbij per referentiesituatie de verkeersgeneratie van de ruimtelijke ontwikkelingen wordt geraamd, en waarbij dit ‘projectverkeer’ wordt toegekend op de wegstructuur die geldt voor die specifieke referentiesituatie.

STRUCTUURBEPALENDE ELEMENTEN OUDE DOKKEN		
RUIMTELIJKE STRUCTUUR	WEGSTRUCTUUR (BOVENLOKAAL/REGIONAAL)	OV-STRUCTUUR
◆ Fase 0: ontwikkeling ACEC ◆ Fase 1: ontwikkeling zone A ◆ Fase 2: ontwikkeling zone B ◆ Potentiële fase 3: ontwikkeling zone C	◆ Referentiesituatie: behoud bestaande ontsluitingsstructuur ◆ Fase 1: realisatie Handelsdokbrug en aansluiting op Afrikalaan ◆ Fase 2: - Viaduct Afrikalaan - Vliegtuiglaan en herinrichting Afrikalaan - Herinrichting Dampoort en eventueel verplaatsen (en herinrichten) Koopvaardijlaan ◆ Fase 3: - Realisatie Sifferverbinding - Ontsluiting Aziëstraat via rotonde Pauwstraat x Port Arthurlaan (gekoppeld aan fase 3 OV)	◆ Fase 1: Afstemming ontsluiting busverkeer in functie van ruimtelijke ontwikkelingen ◆ Fase 2: - Opening station Muide - Versterking tramstructuur ◆ Potentiële fase 3: ophoging spoorlijn 58

Schema 1: structuurbepalende factoren in de ruimtelijke structuur en de ontsluitingsstructuur voor Oude Dokken

3.2. Uitgangshouding ontsluitingsconcept wegverkeer

Het basisontsluitingsconcept voor de Oude Dokken dient de in het **Mobiliteitsplan Gent** en **Ruimtelijk Structuurplan Gent** vastgestelde principes met betrekking tot de “Stedelijke ringboulevard” en de “3 radiale hoofdverbindingswegen R4-R40” (cfr. **verkeersplanologisch referentiekader**) te respecteren. Het garanderen van een goed functionerende bovenlokale wegstructuur in het noordoosten van Gent is primordiaal om de Gentse binnenstad en de woonlobben buiten R40 autoluw te maken zodat de verkeersveiligheid- en verkeersleefbaarheid in de Gentse binnenstad en omliggende wijken vergroot.

In essentie komt het erop aan voldoende autocapaciteit te bieden op de stedelijke ringboulevard in het studiegebied “Oude Dokken” en op de primaire hoofdverbindingsweg, zonder hierbij de bereikbaarheid van het projectgebied te hypothekeren. Hierbij dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de vormgeving van de verkeersknooppunten op deze wegen: verkeersveiligheid en een gegarandeerde verkeersafwikkeling zijn hierbij primordiaal.

Verder dient het ontsluitingsconcept op lange termijn na herinrichting maximaal afgestemd te zijn met de **Vlaamse normen en richtlijnen** die betrekking hebben op de inrichting van primaire en secundaire wegen:

- **Programma van eisen voor primaire wegen categorie II** (i.c. Afrikalaan N424) (cfr. RSV en richtlijnen AWW)
 - o De uitvoeringsvorm van de primaire wegen van de categorie II is in principe die van een autoweg;
 - o Het snelheidsregime is bij voorkeur 110 km/u BUBEKO en 70 km/u BIBEKO;
 - o De afstand tussen de aansluitingen bedraagt minimaal 0,5 km BIBEKO en 2 km BUBEKO;
 - o Verkeer wordt gereguleerd op de kruispunten, deze zijn ongelijkvloers of met verkeerslichten en rotondes uitgevoerd;
 - o Er wordt geen rechtstreekse toegang tot particulier terrein voorzien;
 - o Bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid buiten de stedelijke gebieden van 30 meter vanuit de as van de weg. Deze breedte moet zo strikt mogelijk worden nageleefd;

- Om de afwikkeling van het lokale verkeer maximaal te garanderen moet via parallelwegen of versterkt uitgebouwde lokale wegstructuren worden gezocht om dit verkeer gebundeld te laten aansluiten op een aantal te definiëren kruispunten.
- **Programma van eisen voor secundaire wegen type 2** (i.c. Koopvaardijlaan na realisatie van de Handelsdokbrug) (cfr. richtlijnen AWW)
 - De ontwerpsnelheid is gelijk aan het snelheidsregime: BUBEKO wordt bij voorkeur een snelheidsregime van 70 km/u toegepast, BIBEKO geldt bij voorkeur een snelheidsregime van 50 km/u;
 - Voor alle weggebruikers worden specifieke eisen gedefinieerd, zowel voor het openbaar vervoer, het fietsverkeer, de voetgangers als het auto- en vrachtverkeer;
 - Doorgaans worden 1x2 rijstroken voorzien maar om capaciteitsredenen kan 2x2 rijstroken worden verantwoord;
 - Afstanden tussen knooppunten bedragen 0,25 tot 1 km;
 - Aanliggende percelen kunnen rechtstreeks op de secundaire weg worden ontsloten. Teneinde de doorstroming op de stedelijke ringboulevard niet te hypothekeren, is het evenwel wenselijk het aantal rechtstreekse toegangen tot een minimum te beperken, eventueel lokaal met enkel rechts in/rechts uit.

3.3. Uitgangshouding en hypothesen verkeersgeneratie

Om de mobiliteitseffecten van de geplande ontwikkelingen te kunnen inschatten, dient het activiteitenprogramma te worden vertaald naar verkeersgeneratie op relevante referentiemomenten.

Teneinde de verkeersgeneratie te ramen, worden mobiliteitskencijfers gehanteerd waarbij voor de projectzone wordt uitgegaan van een naar ruimte en tijd gedifferentieerd openbaar-vervoeraanbod. Volgende **uitgangshouding** wordt gedefinieerd:

- Ruimtelijke differentiatie:
 - o Stationsomgeving Gent-Dampoort:
 - Hoger openbaar-vervoerpotentieel;
 - Lager autoaandeel in de vervoerswijzekeuze.
- Tijdsdifferentiatie:
 - o Fase 1 openbaar-vervoerstructuur: geoptimaliseerde busontsluiting in functie van de ruimtelijke ontwikkelingen;
 - o Fase 2 openbaar-vervoerstructuur: geoptimaliseerde busontsluiting + opening treinstation Muide + versterking tramstructuur:
 - Hoger openbaar-vervoerpotentieel;
 - Lager autoaandeel in de vervoerswijzekeuze.

Onderstaande tabel toont voor de hoofdfuncties/hoofdactiviteiten binnen het project (wonen, kantoren, handel, kmo en recreatie) een overzicht van de belangrijkste **hypothesen** of concrete mobiliteitskencijfers die worden gehanteerd ter bepaling van de verkeersgeneratie en de evaluatie van de mobiliteitseffecten. Er wordt gebruik gemaakt van zowel gegevens uit het Stadsontwerp van OMA, als mobiliteitskencijfers (o.a. productie/attractie, modal split, wagenbezettingsgraad) afgeleid uit onder

andere het Onderzoek VerplaatsingsGedrag Gent ² en een door TRITEL zelf opgebouwde database met mobiliteitskencijfers van vergelijkbare projecten. De set aan hypothesen is voorgelegd aan en goedgekeurd door de projectgroep (overlegvergadering 15/3/2006).

Woonfunctie ³	Deelzones A1-4, A7-8, B1-2, C1-3	Deelzones A5-6, B3 (omgeving station Dampoort)
Woninggrootte ⁴	150m ²	120m ²
Gezinsgrootte ⁵	2.1 inwoners per wooneenheid	
Autoaandeel ⁶	Fase 1 OV: 65% Fase 2 OV: 60%	55%
Wagenbezettingsgraad	1.2 personen per wagen	
Verplaatsingen in spitsuren	Verplaatsingen per persoon per uur: Ochtendspits: 0.01 naar woning – 0.18 vanaf woning Avondspits: 0.15 naar woning – 0.05 vanaf woning	
Kantoorfunctie	Deelzones A1-4, A7-8, B1-2, C1-3	Deelzones A5-6, B3 (omgeving station Dampoort)
Werknemers ⁷	4 werknemers per 100m ²	5 werknemers per 100m ² waarvan

² Bron: Onderzoek VerplaatsingsGedrag Stadsgewest Gent, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Provinciale Hogeschool Limburg, 2000-2001.

³ Bron autoaandeel, wagenbezettingsgraad, verplaatsingen in spitsuren: OVG Gent

⁴ Bron: Stadsontwerp OMA: gemiddelde woninggrootte van 125m². Hypothese: kleinere wooneenheden in stationsomgeving Dampoort.

⁵ Bron: NIS-gegevens voor Stad Gent.

⁶ Bron: OVG Gent: 65% voor woninggerelateerde verplaatsingen. Hypothese: lager autoaandeel in stationsomgeving Dampoort en Muide (fase 2 OV).

	waarvan 90% aanwezig	90% aanwezig
Autoaandeel ⁸	Fase 1 OV: 70% Fase 2 OV: 60%	55%
Wagenbezettingsgraad ⁹	1.15 personen per wagen	
Aandeel in spitsuren	Ochtendspits: 40% toekomend – avondspits: 35% vertrekkend	
Bezoekers ¹⁰	1 bezoeker per 10 werknemers	4 bezoekers per 10 werknemers
Autoaandeel	75%	65%
Wagenbezettingsgraad	1.2 personen per wagen	
Aandeel in spitsuren	Ochtendspits: 15% toekomend – avondspits: 15% vertrekkend	
Handelsfunctie ¹¹	Deelzones A1-4, A7-8, B1-2, C1-3	Deelzones A5-6, B3(omgeving station Dampoort)
Werknemers	2 werknemers per 100m ² waarvan 90% aanwezig	
Autoaandeel	Idem kantoorfunctie	
Wagenbezettingsgraad	Idem kantoorfunctie	
Aandeel in spitsuren	Ochtendspits: 20% toekomend – avondspits: 15% vertrekkend	
Bezoekers	27 bezoekers per 100m ²	
Autoaandeel	75%	65%

⁷ Bron: Database mobiliteitskencijfers TRITEL. Hypothese: hogere bezettingsgraad in stationsomgeving Dampoort.

⁸ Bron: OVG Gent: 70% voor werkgerelateerde verplaatsingen. Hypothese: lager autoaandeel in stationsomgeving Dampoort en Muide (fase 2 OV).

⁹ Bron: OVG Gent.

¹⁰ Bron: Database mobiliteitskencijfers TRITEL. Hypothese: hogere bezoekersaantallen in stationsomgeving Dampoort (loketfuncties).

¹¹ Database mobiliteitskencijfers TRITEL met afstemming handelsfunctie in MOBER ACEC, TRITEL, 2002.

Wagenbezettingsgraad	1.4 personen per wagen	
Aandeel in spitsuren	Ochtendspits: 5% toekomend – 5% vertrekkend Avondspits: 10% toekomend – 10% vertrekkend	
KMO/bedrijvigheid ¹²	Deelzones A1-4, A7-8, B1-2, C1-3	Deelzones A5-6, B3(omgeving station Dampoort)
Werknemers	1 werknemer per 100m ² waarvan 90% aanwezig	
Aandeel in spitsuren	Idem kantoorfunctie	
Bezoekers	1 bezoeker per 10 werknemers	
Vrachtverkeer	2 vrachtwagens per 1000m ²	
Aandeel in spitsuren	Ochtendspits: 15% toekomend – 15% vertrekkend Avondspits: 15% toekomend – 15% vertrekkend	
Recreatieve functie ¹³	Deelzones A1-4, A7-8, B1-2, C1-3	Deelzones A5-6, B3(omgeving station Dampoort)
Werknemers	1 werknemer per 100m ² waarvan 90% aanwezig	
Aandeel in spitsuren	Ochtendspits: 30% toekomend – avondspits: 25% vertrekkend	
Bezoekers	5 bezoekers per 100m ²	
Autoaandeel	80%	
Wagenbezettingsgraad	1.6 personen per wagen	
Aandeel in spitsuren	Avondspits: 10% toekomend – 10% vertrekkend	

Tabel 2: hypothesen raming mobiliteitseffecten

¹² Bron: Database mobiliteitskencijfers TRITEL.¹³ Bron: Database mobiliteitskencijfers TRITEL.

3.4. Verkeersgeneratie per zone

Op basis van de mobiliteitskencijfers kan voor de maatgevende uren – waarop de verwachte verkeersgeneratie van het project samen met de huidige verkeersintensiteiten op het wegennet maximaal is – de verkeersgeneratie voor de verschillende deelzones worden berekend. Als maatgevende uren worden de klassieke spitsuren beschouwd. Er wordt onderscheid gemaakt naargelang fase 1 of 2 binnen de openbaar-vervoerstructuur (zie hoger). Voor de ruimtelijke situering van de verschillende deelzones wordt verwezen naar Figuur 3, Figuur 4 en Figuur 5.

Zone A1				
Fase 1 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	272	273	313	325
	545		638	
Fase 2 OV	259	266	307	314
	525		620	

Zone A2				
Fase 1 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	2	35	29	10
	37		39	
Fase 2 OV	2	32	27	9
	34		36	

Zone A3				
Fase 1 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	3	48	40	13
	51		53	
Fase 2 OV	2	45	37	12
	47		50	

Zone A4				
Fase 1 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	3	53	44	15
	56		59	
Fase 2 OV	3	49	41	14
	52		55	

Zone A5				
Fase 1 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	27	42	59	50
	69		109	
Fase 2 OV	27	42	59	50
	69		109	

Zone A6				
Fase 1 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	152	50	47	152
	203		199	
Fase 2 OV	152	50	47	152
	203		199	

Zone A7				
Fase 1 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	2	42	35	12
	44		47	
Fase 2 OV	2	39	32	11
	41		43	

Zone A8				
Fase 1 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	1	10	9	3
	11		11	
Fase 2 OV	1	9	8	3
	10		11	

Zone B1				
Fase 2 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	61	62	54	67
	123		121	

Zone B2				
Fase 2 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	36	103	87	54
	139		141	

Zone B3				
Fase 2 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	101	78	109	140
	179		249	

Zone C1				
Fase 2 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	56	151	169	118
	207		287	

Zone C2				
Fase 2 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	52	74	106	97
	126		203	

Zone C3				
Fase 2 OV	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
	151	163	267	273
	314		540	

Tabel 3: verkeersgeneratie zone A, B en C

3.5. Verkeersgeneratie voor het totaalproject

Bij realisatie van het totaalproject (maximaal scenario) zal de gehele projectzone, inclusief de resterende bestaande bebouwing, ongeveer 2400 voertuigen genereren in één ochtendspitsuur (toekomend en vertrekkend samen) en ongeveer 3000 voertuigen tijdens één avondspitsuur. Hierbij is tevens rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de bestaande activiteiten die na realisatie van het totaalproject op de site aanwezig blijven.

		Ochtendspits		Avondspits	
		toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
Zone A	Fase 1 OV	460	555	575	580
	Fase 2 OV	450	535	560	565
Zone B	Fase 2 OV	200	245	250	260
Zone C	Fase 2 OV	260	390	540	490
Bestaande activiteiten na realisatie totaalproject		Fase 2 OV	210 110	145	245
Fase 2 OV		1110	1270	1500	1550
		2380		3050	

Tabel 4: verkeersgeneratie totaalproject

3.6. Evaluatie van de mobiliteitseffecten

Voor een aantal relevante referentiesituaties worden de mobiliteitseffecten in kaart gebracht. Aangezien een avondspitsuur doorgaans maatgevend blijkt te zijn, wordt de toetsing aan de wegbelastingen enkel voor een avondspitsuur gemaakt.

3.6.1. Referentiesituatie 1

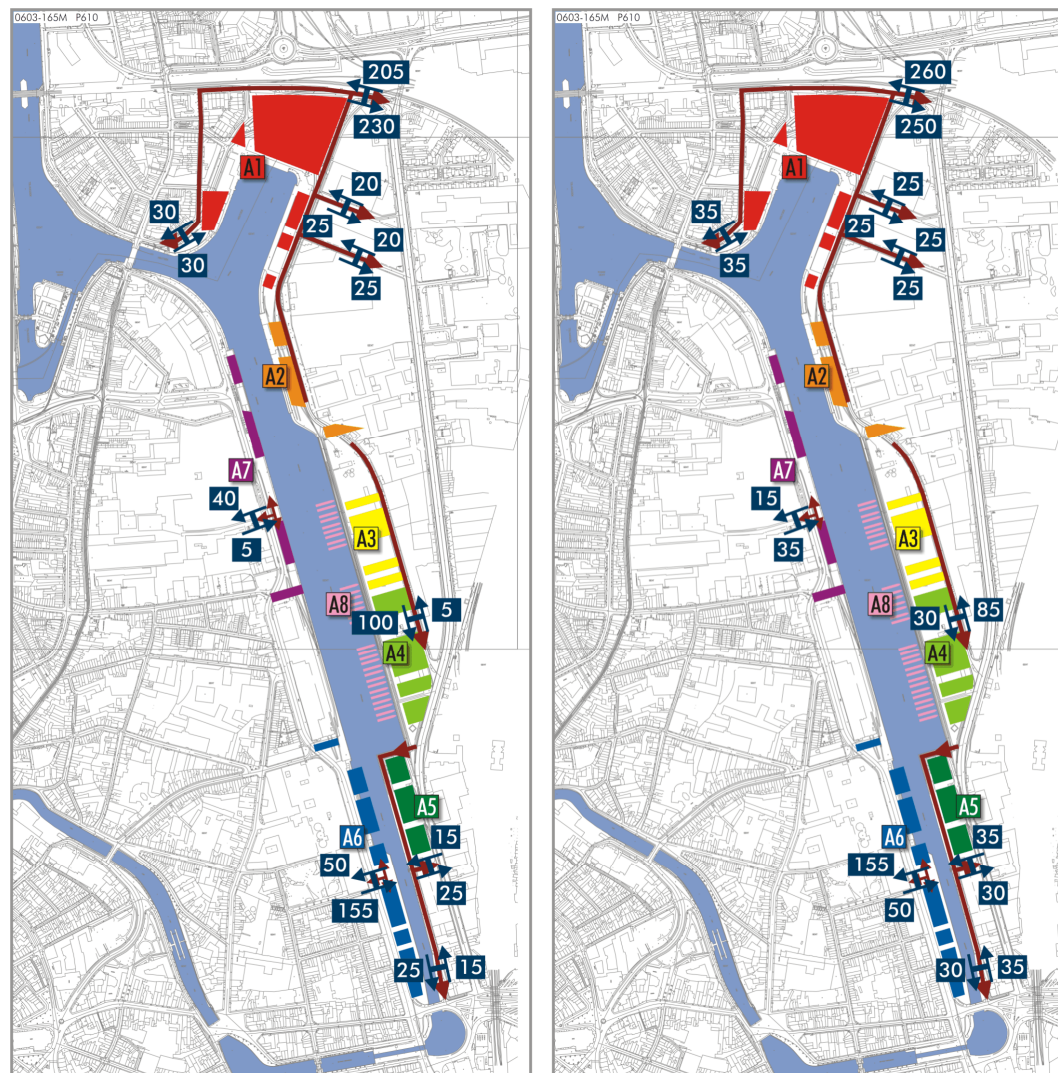
Een eerste referentiesituatie ontstaat uit een specifieke combinatie van de structuurbepalende elementen, waarbij wordt uitgegaan van de ontwikkeling van ACEC en de invulling van zone A van de Oude Dokken. In referentiesituatie 1 wordt gebruik gemaakt van de bestaande ontsluitingsstructuur via de weg. In functie van de ruimtelijke ontwikkelingen is een afstemming van de ontsluiting van het busverkeer wenselijk (zie verder).



Schema 2: structuurbepalende factoren voor referentiesituatie 1

Beschrijving van de mobiliteitseffecten

Onderstaande figuur toont de toedeling van de verkeersgeneratie van zone A op het omliggend ontsluitend wegennet. De bestaande ontsluitingsstructuur is behouden in referentiesituatie 1.



Figuur 6: verkeersgeneratie voor referentiesituatie 1: ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

Evaluatie op wegvakniveau

De **Afrikalaan** kent in de huidige toestand relatief lage verkeersintensiteiten (500 à 600 pae per uur per richting). Ter hoogte van de interne ontsluitingswegen is de verkeersafwikkeling gegarandeerd, ook na ontwikkeling van zone A. Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn kleinschalige maatregelen aangewezen (opstelstroken, positie fietsers, zichtbaarheid,...).

Het wegvak **Dok Noord**, met momenteel ca. 1000 tot 1500 pae per uur per richting, zal slechts een beperkte impact ondervinden van de ontwikkeling van zone A7 (ongeveer 50 pae toekomend en vertrekkend samen). Er kan geopteerd worden om de toegang tot zone A7 te bundelen met de “voorlopige” toerit tot ACEC.

Voor het wegvak **Dok Zuid** (1000 pae per uur per richting) is de organisatie tot de toegang naar zone A6 moeilijker realiseerbaar, dit vanwege de hogere intensiteiten ten gevolge van projectverkeer (ongeveer 200 pae toekomend en vertrekkend samen), de beperkte beschikbare ruimte en de korte afstand nabij de Dampoortknoop. In eerste instantie kan reeds worden aanbevolen de ontwikkeling van zone A6 te koppelen aan de herinrichting van Dok Noord en Dok Zuid (zie verder).

Evaluatie op kruispuntniveau

Ter hoogte van het **kruispunt Afrikalaan x Vliegtuiglaan** wordt op de Afrikalaan richting kruispunt een stijging van de intensiteiten verwacht van 645 tot 825 pae (+27%). Op de Afrikalaan vanaf het kruispunt wordt een toename van 506 tot 721 pae (+42%) geraamd. AWV Oost-Vlaanderen onderzoekt een mogelijke optimalisatie van de VRI op korte termijn.

Voor de Koopvaardijlaan richting **kruispunt Koopvaardijlaan x Octrooiplein x Antwerpenplein** wordt een stijging verwacht van 388 tot 568 pae (+46%). De toename van de verkeersintensiteiten vanaf het kruispunt wordt geraamd op +68% (van 315 tot 530 pae). De consequenties naar afwikkelingskwaliteit zijn moeilijk in te schatten op basis van de huidige beschikbare gegevens, maar gelet op de huidige verkeerssituatie en soms problematische verkeersafwikkeling zullen de wachtrijen sowieso iets langer worden.

3.6.2. Referentiesituatie 2

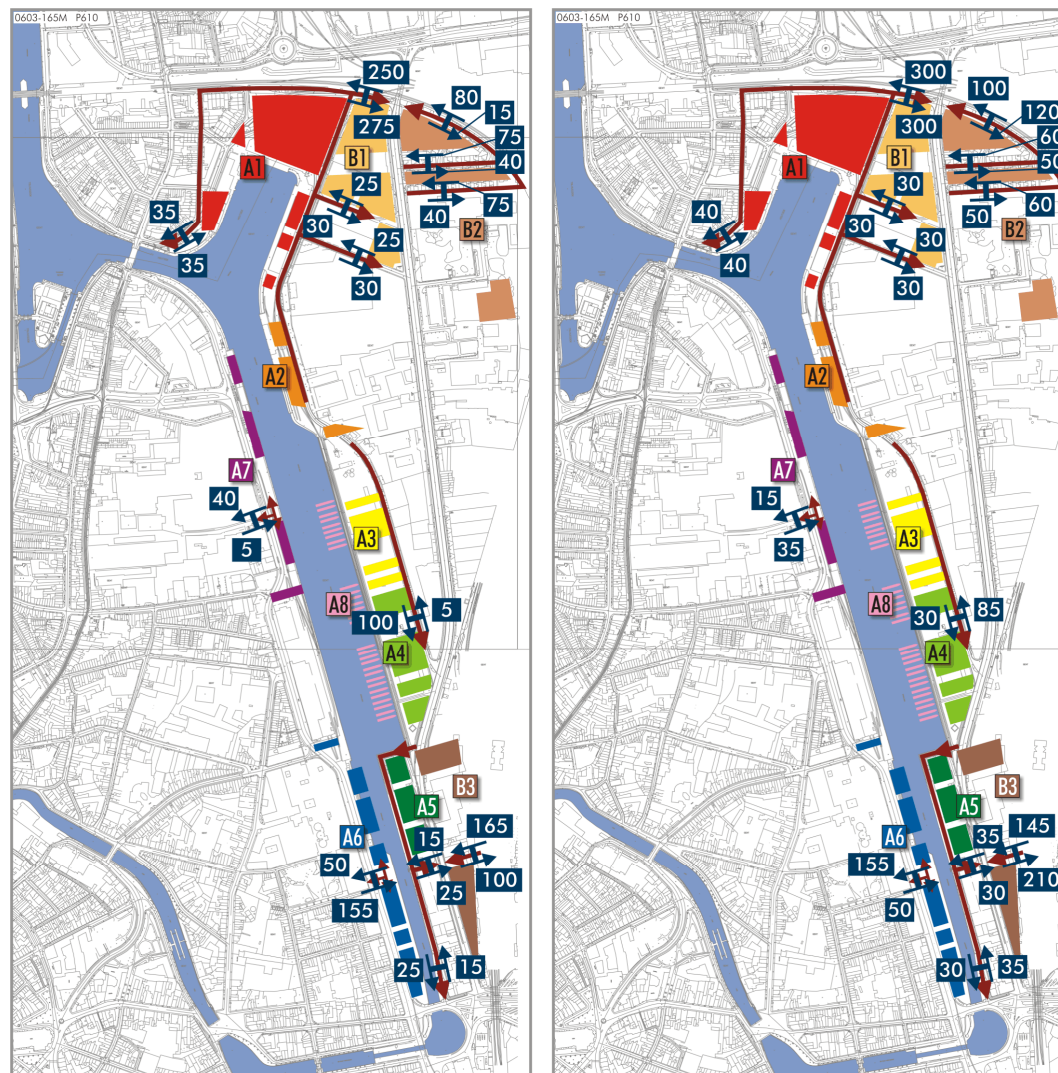
In de tweede referentiesituatie wordt ook zone B ontwikkeld volgens het Stadsontwerp van OMA. De weg- en openbaarvervoerstructuur is identiek als deze in referentiesituatie 1.

REFERENTIESITUATIE 2		
RUIMTELIJKE STRUCTUUR	WEGSTRUCTUUR (BOVENLOKAAL/REGIONAAL)	OV-STRUCTUUR
◆ Ontwikkeling ACEC ◆ Ontwikkeling zone A ◆ Ontwikkeling zone B	◆ Behoud bestaande ontsluitingsstructuur	◆ Afstemming ontsluiting busverkeer in functie van ruimtelijke ontwikkelingen

Schema 3: structuurbepalende factoren voor referentiesituatie 2

Beschrijving van de mobiliteitseffecten

Onderstaande figuur toont de toedeling van de verkeersgeneratie van zone A en B op het omliggend ontsluitend wegennet. De bestaande ontsluitingsstructuur is behouden in referentiesituatie 2.



Figuur 7: verkeersgeneratie voor referentiesituatie 2: ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

Evaluatie

Door de realisatie van het ruimtelijk activiteitenprogramma B zonder structurele wijziging in de wegstructuur, wordt op de belangrijke kruispunten overal nog iets drukker, en zal de verkeersafwikkeling overal iets minder vlot verlopen.

Ter hoogte van het **kruispunt Afrikalaan x Vliegtuiglaan** wordt op de Afrikalaan richting kruispunt een stijging van de intensiteiten verwacht van 645 tot 1038 pae (+60%). Op de Afrikalaan vanaf het kruispunt wordt een toename van 506 tot 961 pae (+90%) geraamd. Deze toename zorgt vermoedelijk voor problemen op vlak van verkeersafwikkeling. AWW Oost-Vlaanderen onderzoekt een mogelijke optimalisatie van de VRI op korte termijn.

Voor de Koopvaardijlaan richting **kruispunt Koopvaardijlaan x Octrooiplein x Antwerpenplein** wordt een stijging verwacht van 388 tot 781 pae (+101%). De toename van de verkeersintensiteiten vanaf het kruispunt wordt geraamd op +144% (van 315 tot 770 pae). De consequenties naar afwikkelingskwaliteit zijn moeilijk in te schatten op basis van de huidige beschikbare gegevens, maar gelet op de huidige verkeerssituatie worden langere filelengtes ter hoogte van de Dampoort verwacht (indien geen rerouting). Er wordt aanbevolen de ontwikkeling van zone B te koppelen aan de herinrichting van de knoop Vliegtuiglaan x Afrikalaan en minimaal korte termijnmaatregelen te voorzien ter optimalisatie van de verkeersafwikkeling ter hoogte van de Dampoortknoop.

3.6.3. Referentiesituatie 3

Deze derde referentiesituatie wordt afzonderlijk van het project Oude Dokken beschouwd en bestaat louter uit de realisatie van de Handeldokbrug. Er mag immers worden verwacht dat de impact van de realisatie van brug redelijk groot zal zijn indien de nodige ondersteunende maatregelen worden getroffen om de omliggende verkeersknooppunten her in te richten (cfr. beschrijving verkeersplanologisch referentiekader).



Schema 4: structuurbepalende factoren voor referentiesituatie 3

Het beschouwen van deze referentiesituatie is onder meer van belang omdat het ontwerp van de interne ontsluitingsstructuur voor de Oude Dokken dient afgestemd te worden afgestemd met het gewenste functioneren van het kruispunt Handelsdokbrug x Afrikalaan. In een ideaalsituatie, waarbij de inrichting van de kruispunten het gewenste gebruik van de weginfrastructuur volledig ondersteunt, mag worden verwacht dat de verkeersintensiteiten op het kruispunt om en bij de 4000 pae per (avond)spitsuur zullen bedragen. Deze intensiteiten zijn louter het gevolg van rerouting van bestaande verkeersstromen en de ontwikkeling van de ACEC-site. Vanuit deze vaststelling en omdat het goed functioneren van dit kruispunt in de toekomst essentieel is voor de ontsluiting van het grootstedelijk gebied (functie als stedelijke ringboulevard en als primaire hoofdverbindingsweg R4-R40), wordt gepleit om in het ontwerp maximale capaciteit te bieden voor het autoverkeer, wat binnen het RUP de nodige ontwerpruimte zal vragen.

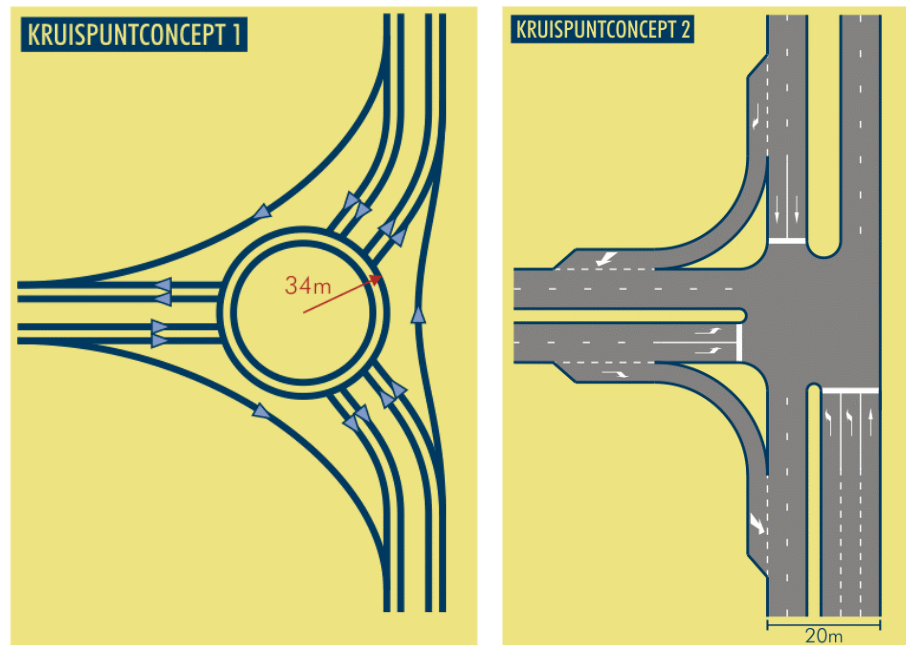
De verkeersintensiteiten zullen immers sterk stijgen:

- Afrikalaan richting Vliegtuiglaan: verwachte stijging verkeersdrukke met 118%;
- Linksaf vanaf de Vliegtuiglaan: verwachte stijging verkeersdrukke met 160%;

- Koopvaardijlaan richting Dampoort: verwachte stijging verkeersdrukke met 226%.

Deze verwachte verkeersdruktestijgingen kunnen enkel worden verwerkt indien de kruispunten Dampoort en Afrikalaan x Vliegtuiglaan worden heringericht volgens de reeds gekende concepten (cfr. verkeersplanologisch referentiekader). Voor de Dampoort is dit een ongelijkvloerse kruising op lange termijn en een optimalisatie op korte termijn door realisatie van een verkeerslichtengeregelde oplossing. Voor het kruispunt Afrikalaan x Vliegtuiglaan bestaat het concept uit een viaduct over de spoorlijn en het kruispunt op de beweging Afrikalaan – Vliegtuiglaan – Kennedylaan.

Vanuit de capaciteitsbehoefte en de verwachte verdeling van de verkeersstromen worden volgende kruispuntconcepten voorgesteld:



Figuur 8: mogelijke kruispuntconcepten voor aansluiting Handelsdokbrug – Afrikalaan

Tot slot dient te worden bemerkt dat nog een aantal thans onbekende of onzekere ontwikkelingen voor een nog hogere verkeersdruk op het kruispunt kunnen zorgen. Enerzijds zijn er de ruimtelijke ontwikkelingen aan het Dampoortstation en de geplande ondergrondse parkeergarage. Door de projectgroep is beslist bij de evaluaties in het kader van de Oude Dokken abstractie te maken van de ontwikkelingen aan de de Dampoortknoop omdat beleidsmatig prioriteit wordt gegeven aan het Sint-Pietersstation en er mogelijk na realisatie van andere projecten in de omgeving van de Dampoort naar een bijsturing van het ruimtelijk programma wordt gewerkt.

Anderzijds mag worden verwacht dat door optimalisatie van de primaire hoofdverbindingsweg R4-R40 Kennedylaan – Vliegtuiglaan – Afrikalaan, extra verkeer langs deze weg wordt aangezogen, dat in de huidige verkeerssituatie via de Antwerpsesteenweg, Dendermondsesteenweg en zelfs B401 rijdt.

Op basis van deze ontwikkelingen kan de doorgaande beweging Koopvaardijlaan – Afrikalaan aan belang winnen. Afhankelijk van de grootte van deze verkeersstroom (thans is deze beperkt) en de belasting van het kruispunt Handelsdokbrug x Afrikalaan kan eventueel worden overwogen om deze beweging (deels) ongelijkvloers te laten verlopen. Betere basisgegevens en aanvullend onderzoek is zeker noodzakelijk in de verdere onderbouwing van deze optie.

3.6.4. *Referentiesituatie 4a en 4b*

Referentiesituatie 4 gaat uit van een gewijzigde bovenlokale wegstructuur en de opening van het nieuwe treinstation Muide. Wat betreft de ruimtelijke ontwikkelingen wordt onderscheid gemaakt naargelang al dan niet zone C wordt ontwikkeld (referentiesituatie 4a en 4b).

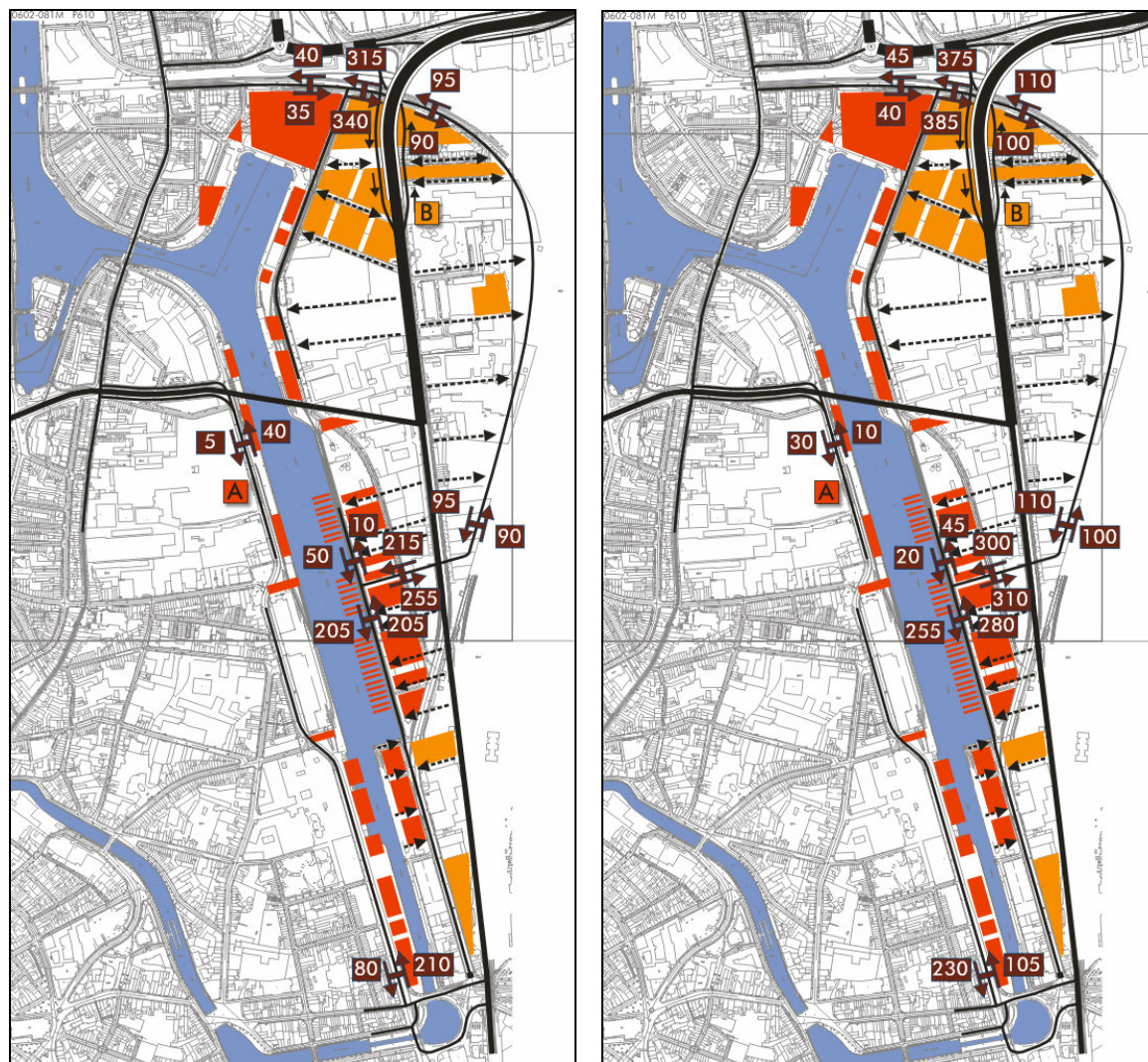


Schema 5: structuurbepalende factoren voor referentiesituatie 4a en 4b

Beschrijving van de mobiliteitseffecten

Onderstaande figuren tonen de toedeling van de verkeersgeneratie van zone A en B op het omliggend ontsluitend wegennet. Hierbij werd in eerste instantie geopteerd voor een maximale toedeling van het 'projectverkeer' op een beperkt aantal aansluitingen op het hogere wegennet. Deze basisontsluitingsstructuur houdt bijgevolg maximaal rekening met de uitgangshouding voor het ontsluitingsconcept zoals beschreven in paragraaf 3.2, waarbij geen aansluitingen worden voorzien op primaire wegen (Afrikalaan ten noorden van aansluiting Handelsdokbrug) en waarbij vanwege het belang van de doorstroming slechts een beperkt aantal aansluitingen op secundaire wegen (Afrikalaan-Koopvaardijlaan ten zuiden van Handelsdokbrug) wenselijk is.

Deze ontsluitingsstructuur is een rechtstreekse doorvertaling van de principes van de wegencategorisering en genereert door het beperkt aantal aansluitingen op het wegennet van hogere orde een 'worst case' voor wat betreft de verkeersbelasting van de kruispunten. In overleg met de projectgroep is deze basisontsluitingsstructuur in hoofdstuk 4 verder verfijnd.



Figuur 9: verkeersgeneratie voor referentiesituatie 4a: ochtendspits (links) en avondspits (rechts)



Figuur 10: verkeersgeneratie voor referentiesituatie 4b: ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

Evaluatie op wegvakniveau

Voor **Dok Noord en Dok Zuid** worden geen problemen verwacht inzake verkeersafwikkeling, evenmin voor de **Oude Dokken oost** (tussen Afrikalaan en spoorwegbundel). Voor het **westelijk deelgebied van de Oude Dokken** wordt een conflict vastgesteld tussen de gewenste kwaliteit langsheen het waterfront ('groene wandelboulevard') en de verkeersintensiteiten. Bij de ontwikkeling van zone A en B (en C) wordt langs de kade meer dan 250 pae per uur per richting verwacht (zowel in referentiesituatie 4a als 4b). Dit is hoger dan de richtlijn met betrekking tot de verkeersleefbaarheid die door de Stad Gent wordt gehanteerd. Een verdere verfijning van de ontsluitingsstructuur van de Oude Dokken west is wenselijk (zie hoofdstuk 4).

Evaluatie op kruispuntniveau

Het **knooppunt Dampoort** dient in eerste instantie te worden geëvalueerd in functie van de impact van de realisatie van de Handelsdokbrug. Slechts 20% van het verwachte toekomstige verkeer op de Koopvaardijlaan is gerelateerd aan de geplande activiteiten in de Oude Dokken. Verder zal ook het ruimtelijk programma voor de Dampoort en het aanzuigeffect van de geoptimaliseerde primaire hoofdverbindingsweg Afrikalaan – Vliegtuiglaan – Kennedylaan een bepalende factor vormen, maar deze ontwikkelingen zijn thans nog een grote onzekerheid.

Voor het **knooppunt Vliegtuiglaan** wordt een toekomstige verkeersdrukke op lange termijn (referentiesituatie 4b) verwacht van bijna 4000 pae per (avond)spitsuur. Dit is ongeveer 10% hoger dan in de huidige verkeerssituatie waardoor mag worden verwacht dat de verkeersafwikkeling, mits verdere optimalisatie van de verkeersregeling op het kruispunt, ook in de toekomst zal zijn gegarandeerd. Deze verkeersintensiteiten tonen eveneens aan dat de realisatie van de fly-over een belangrijke randvoorwaarde wordt teneinde enerzijds het doorgaande verkeer in de wijk Muide naar de Handelsdokbrug te kunnen brengen en anderzijds het projectverkeer gerelateerd aan de Oude Dokken te kunnen ontsluiten van en naar R4.

Het nieuwe **kruispunt Oude Dokken x Koopvaardijlaan** is druk maar de verkeersafwikkeling is, ook de worst case situatie gegarandeerd.

3.6.5. Referentiesituatie 5

REFERENTIESITUATIE 5		
RUIMTELIJKE STRUCTUUR	WEGSTRUCTUUR (BOVENLOKAAL/REGIONAAL)	OV-STRUCTUUR
◆ Ontwikkeling ACEC ◆ Ontwikkeling zone A ◆ Ontwikkeling zone B ◆ Ontwikkeling zone C	◆ Realisatie Handelsdokbrug ◆ Viaduct Afrikalaan - Vliegtuiglaan en herinrichting Afrikalaan ◆ Herinrichting Dampoort en eventueel verplaatsen (en herinrichten) Koopvaardijlaan ◆ Realisatie Sifferverbinding ◆ Ontsluiting Aziëstraat via rotonde Pauwstraat x Port Arthurlaan (gekoppeld aan ophoging spoorlijn 58)	◆ Afstemming ontsluiting busverkeer in functie van ruimtelijke ontwikkelingen ◆ Opening station Muide ◆ Versterking tramstructuur ◆ Mogelijke ophoging spoorlijn 58

Schema 6: structuurbepalende factoren voor referentiesituatie 5

De R4 dient maximaal te worden uitgebouwd als grootstedelijke ringweg. Om deze grootstedelijke ringfunctie volwaardig te kunnen vervullen, wordt daarbij de te realiseren Sifferverbinding integraal als primaire weg in het mobiliteitsplan opgenomen. Reeds in diverse planprocessen is het nut en het belang van de Sifferverbinding aangetoond en onderstreept.

Uit de evaluatie van de 4^{de} referentiesituatie bleek dat, ook na realisatie van de fly-over, het kruispunt Afrikalaan x Vliegtuiglaan zeer druk blijft, waardoor een optimalisatie van het kruispunt zeker noodzakelijk is. De nabijheid van de spoorlijn 58 blijft een beperkende factor op de capaciteit van het kruispunt. De realisatie van de Sifferverbinding blijkt geen absolute randvoorwaarde voor de realisatie van het project Oude Dokken maar zou zeker een positief effect hebben op de kwaliteit van de ontsluiting. De as Port Arthurlaan – Vliegtuiglaan – Kennedylaan zou worden ontlast van doorgaand (haven)verkeer waardoor een meer comfortabele verkeersregeling op het kruispunt Vliegtuiglaan x Afrikalaan kan worden ontworpen.

Eventueel kan worden geopteerd om in noordelijke richting een tweede ontsluiting te voorzien vanaf de Aziëstraat richting de rotonde aan de Pauwstraat x Port Arthurlaan. AWW stelt hier als voorwaarde dat de spoorlijn 58 hiertoe dient te worden opgehoogd zodat een ongelijkvloerse kruising ontstaat waardoor er geen gevaar bestaat dat de rotonde bij gesloten spoorwegovergang kan komen vast te staan. Momenteel is de ophoging van de spoorlijn 58 bij de jaarlijkse herziening van het Mobiliteitsplan Gent, niet meer als maatregel opgenomen. Ook de technische haalbaarheid van de ophoging van de spoorlijn ter hoogte van de Pauwstraat in relatie tot de realisatie van de fly-over aan de Afrikalaan – Vliegtuiglaan dient nog nader in detail te worden onderzocht.

3.7. Sensitiviteitstoets

Om de belangrijkheid en de gevoeligheid van de modal split of het aandeel autogebruik aan te tonen waarop de berekening van de verkeersgeneratie van de geplande activiteiten is gebaseerd, wordt in eerste instantie een sensitiviteitstoets uitgevoerd, waarbij enerzijds wordt uitgegaan van een minder duurzame modal split (het autoaandeel per functie/activiteit wordt met 5% en 10% verhoogd ten opzichte van het eerder aangenomen autoaandeel - in absolute termen) en anderzijds van een meer optimistische modal split (-5% en -10% autoaandeel).

Onderstaande tabel toont de resultaten van de sensitiviteitstoets inzake modal split (bovenste tabel) voor een ochtend- en een avondspitsuur. Hieruit blijkt dat de totale verkeersgeneratie tot 16% kan stijgen/dalen wanneer het autoaandeel in absolute zin toeneemt/daalt met 10%¹⁴.

Ook voor een mogelijke programmawijziging is een sensitiviteitstoets uitgevoerd, waarbij een uitbreiding/beperking van het ruimtelijke activiteitenprogramma met 5% of 10% resulteert in 5% respectievelijk 10% meer/minder verkeer.

¹⁴ Aangezien het eerder aangenomen autoaandeel niet voor alle geplande functies (wonen, kantoor, bedrijvigheid, ...) identiek is, resulteert een absolute toename of afname van dit autoaandeel met 5% of 10% logischerwijze niet in een toename of afname van het verkeer met 5% respectievelijk 10%.

Modal split

	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
-10 %	935 -16%	1070 -16%	1275 -15%	1320 -15%
-5 %	1025 -8%	1170 -8%	1385 -7%	1440 -8%
Aanname	1110	1270	1500	1550
+5 %	1200 +8%	1370 +8%	1610 +7%	1670 +8%
+10 %	1290 +16%	1475 +16%	1720 +15%	1790 +15%

Programmawijziging

	Ochtendspits		Avondspits	
	toekomend	vertrekkend	toekomend	vertrekkend
-10 %	1000 -10%	1140 -10%	1350 -10%	1400 -10%
-5 %	1055 -5%	1210 -5%	1425 -5%	1470 -5%
Aanname	1110	1270	1500	1550
+5 %	1165 +5%	1330 +5%	1575 +5%	1630 +5%
+10 %	1220 +10%	1400 +10%	1650 +10%	1700 +10%

Tabel 5: sensitiviteitstoets modal split en programmawijziging

3.8. Conclusies

Uit de raming en evaluatie van de mobiliteitseffecten is gebleken dat een doordachte fasering van de zowel infrastructurele als ruimtelijke ontwikkelingen absoluut noodzakelijk is. In het volgende hoofdstuk wordt een voorstel tot fasering en afstemming tussen ruimtelijke en verkeerskundige structuur gemaakt.

Tevens werd vastgesteld dat, mits de nodige ondersteunende (infrastructurele) maatregelen, de kwalitatieve ontsluiting van het projectgebied Oude Dokken in de toekomst kan worden gegarandeerd. Om de bereikbaarheid van het gebied nog verder te optimaliseren zal in het volgende hoofdstuk een verfijning van het ontsluitingsconcept worden uitgewerkt op basis van de bemerkingen geformuleerd door de projectgroep, zowel voor het autoverkeer, maar ook voor de andere modi.

Uit de evaluaties is gebleken dat het functioneren van een aantal sleutelkruispunten essentieel is voor de globale bereikbaarheid van het Gentse grootstedelijk gebied. Er is aangetoond dat het bieden van maximale autocapaciteit op de cruciale knooppunten, zoals Dampoort, Handelsdokbrug x Afrikalaan en Afrikalaan x Vliegtuiglaan, absoluut noodzakelijk is, en kadert binnen de globale beleidsvisie zoals beschreven in zowel Mobiliteitsplan als Structuurplan Gent.

4. AANBEVELINGEN

4.1. Verfijning van de wegontsluiting

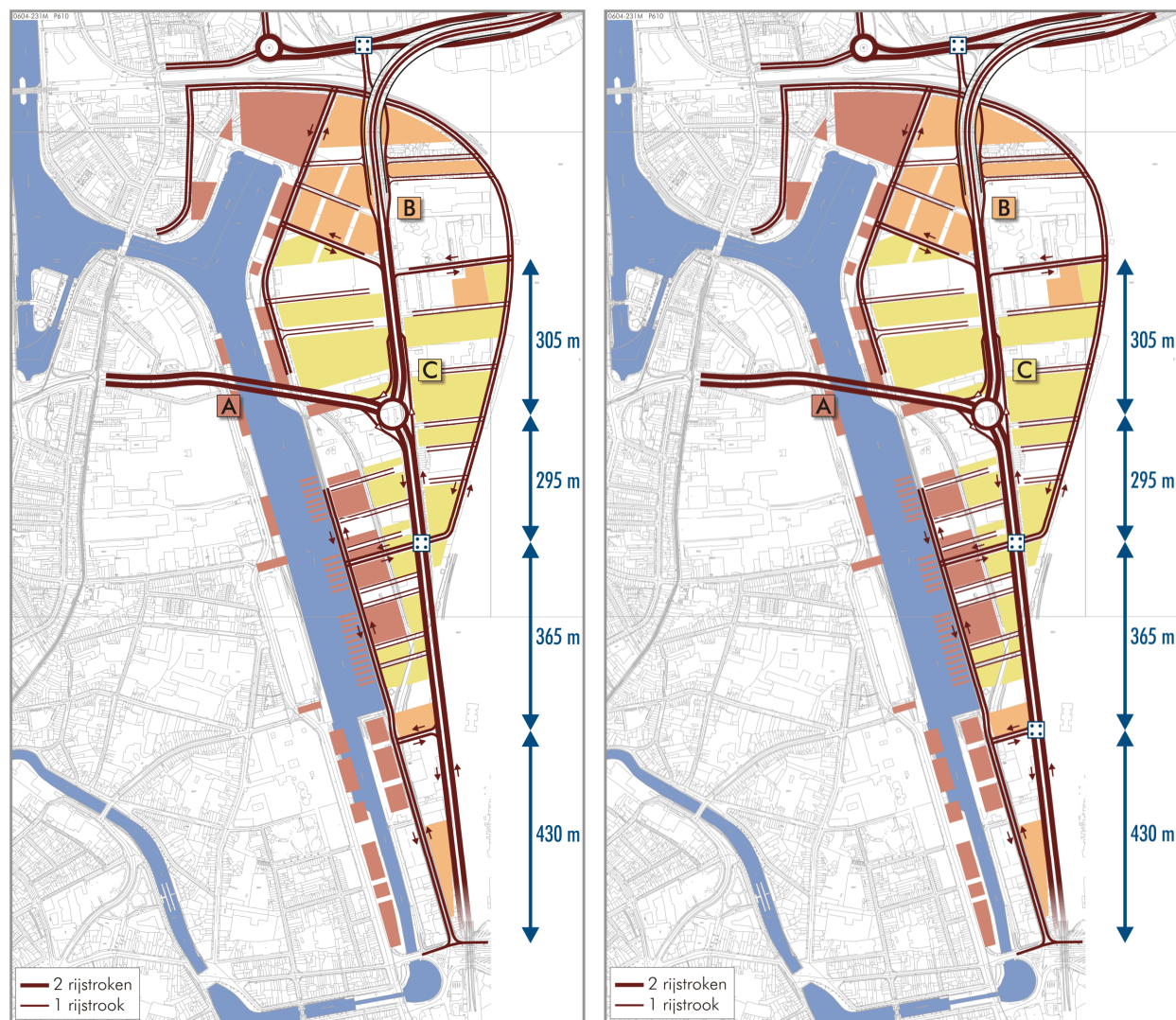
De doelstelling van de basisontsluitingsstructuur (zie referentiesituatie 4, paragraaf 3.6.4), waarbij in eerste instantie werd geopteerd voor een maximale toedeling van het 'projectverkeer' op een beperkt aantal aansluitingen op het hogere wegennet, was tweevoudig: het evalueren van de verkeersafwikkeling met een zo nadelig mogelijke belasting van de kruispunten en het zo scherp mogelijk aftoetsen van de ruimtelijk haalbaarheid van de geplande ontwikkelingen.

Om de vastgestelde toenames van verkeersintensiteiten op de wegvakken en kruispunten te milderen en de intensiteiten meer te spreiden, en tevens om tegemoet te komen aan de vraag van de projectgroep om het projectgebied beter toegankelijk te maken/beter te ontsluiten, wordt voorgesteld de basisontsluitingsstructuur verder te verfijnen, zonder afbreuk te doen aan de eerder gedefinieerde uitgangshouding voor het ontsluitingsconcept zoals beschreven in paragraaf 3.2.

In eerste instantie dient het onderscheid in wegenhiërarchie duidelijker uit de ontsluitingsstructuur naar voren te komen, waarbij voor de **Afrikalaan ten noorden van de aansluiting van de Handelsdokbrug** (primaire weg II) de autoverkeersfunctie zeer sterk domineert. Vanuit het stedenbouwkundig ontwerp voor de Oude Dokken wordt gevraagd om tussen de fly-over het kruispunt Handelsdokbrug x Afrikalaan een extra kruispunt te voorzien. Uit de besprekingen in de projectgroep blijkt dat de Administratie Wegen en Verkeer en de Dienst Mobiliteit van de stad Gent deze optie niet verenigbaar zien met de gewenste wegfunctie voor de Afrikalaan. Wel kunnen twee halve aansluitingen worden voorzien volgens het principe 'rechtsuit', zonder dat hierbij het verkeer van en naar de brug wordt gehinderd. Ter hoogte van de laterale wegen aan de brug kunnen de interne ontsluitingswegen van en naar de Oude Dokken wel volwaardig aansluiten, zowel op de laterale wegen, alsook op de achterliggende interne ontsluitingswegen. In de onmiddellijke omgeving (zone van ongeveer 300 meter) van het kruispunt Handelsdokbrug x Afrikalaan worden geen aansluitingen van de interne ontsluitingswegen op de Afrikalaan meer toegestaan.

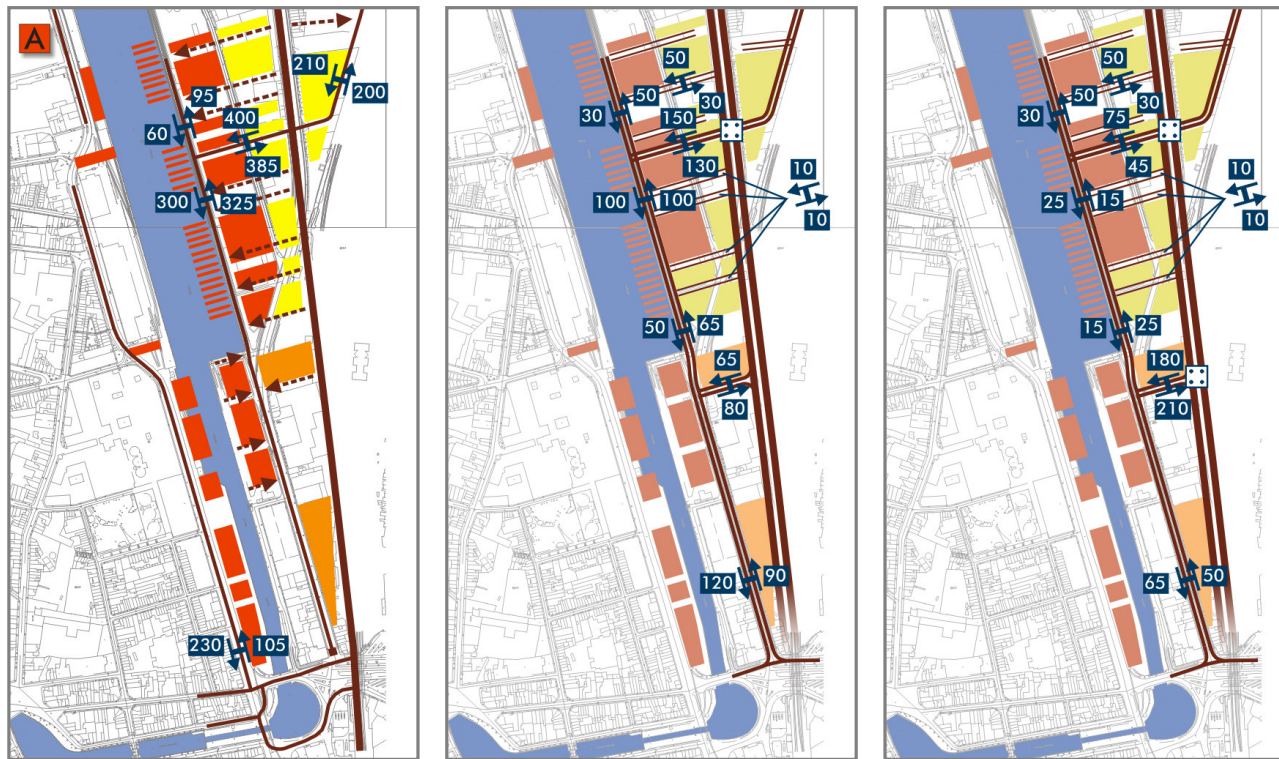
Voor de **R40 ten zuiden van de aansluiting van de Handelsdokbrug** (stedelijke ringboulevard – secundaire weg van het type 2) zijn meer aansluitingen van de interne ontsluitingswegen mogelijk en zelfs wenselijk, zeker vanuit het oogpunt de verkeersintensiteiten van Oude Dokken west langs het waterfront te milderen door directer aan te sluiten op de nieuwe R40 (langs de spoorwegbundel), en ter hoogte van het Octrooi plein om zo de kade maximaal te ontlasten.

De figuur op de volgende pagina toont een verfijning van de wegontsluiting met **twee varianten** voor de ontsluiting van Oude Dokken west ten zuiden van de aansluiting van de Handelsdokbrug. De beide varianten voorzien in een aansluiting op het Octrooiplein in het zuiden van het projectgebied. In de eerste variant wordt 1 verkeerslichtengeregeld kruispunt (4 takken) voorzien waarop de oostelijke en westelijke zijde van de Koopvaardijlaan worden ontsloten. Er wordt een aanvullend kruispunt voorzien volgens het principe 'rechts in/rechts uit'. In de tweede variant wordt de 'rechts in/rechts uit' vervangen door een extra volwaardig verkeerslichtengeregeld kruispunt (3 takken) op de R40.



Figuur 11: verfijning wegontsluiting: twee varianten

Bovenstaande twee varianten worden in onderstaande figuur geëvalueerd voor het maximale scenario, met name de referentiesituatie 4b in de avondspits, wanneer de extra verkeersintensiteiten het grootst zijn. Voor de eerste variant, met 1 verkeerslicht op R40, gebundelde rechts in/rechts uit-bewegingen én een aansluiting van de Koopvaardijlaan op de Dampoortknoop, liggen de intensiteiten langs de kade reeds een heel stuk lager dan bij de basisontsluitingsstructuur. Met nog een extra verkeerslicht dalen de intensiteiten uiteraard nog sterker, maar de meerwaarde ten opzichte van de eerste variant is beperkt. Bovendien zou, met twee lichtengeregelde kruispunten op korte afstand van elkaar, de doorstroming op R40 worden beperkt. De projectgroep is dan ook voorstander de eerste variant te weerhouden.

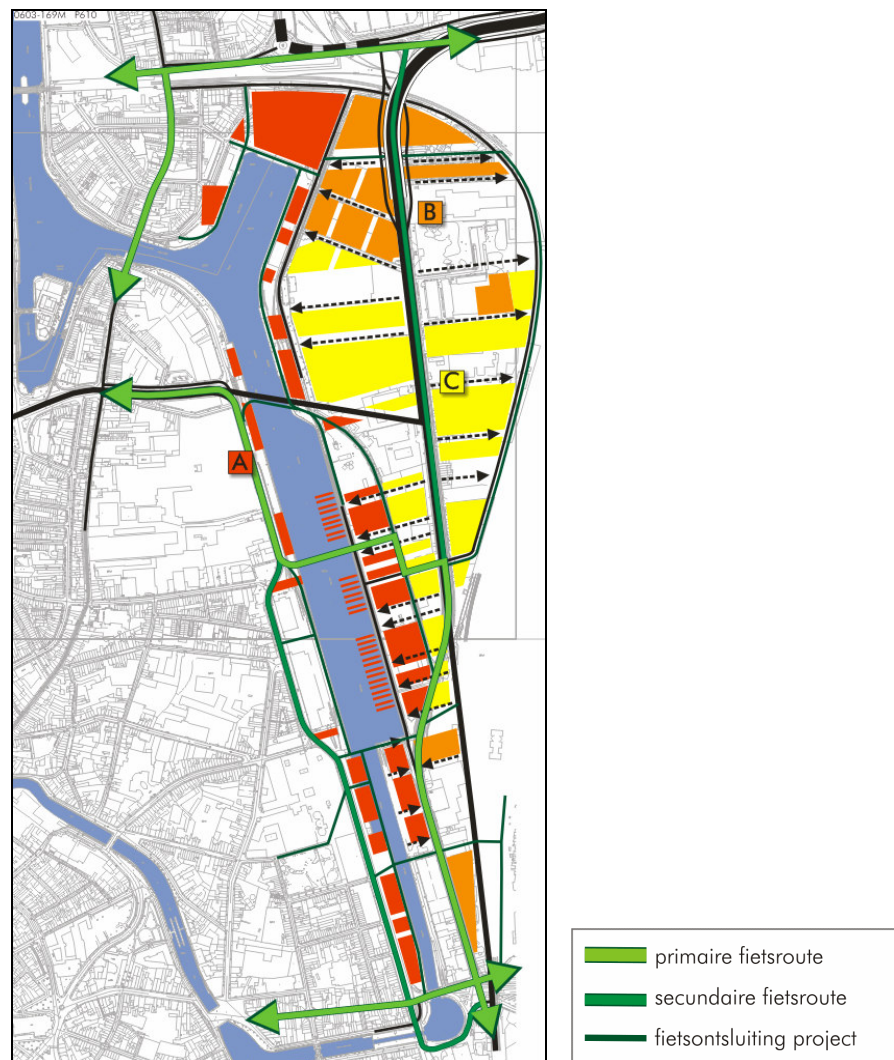


Figuur 12: evaluatie verfijnde wegontsluiting: basisontsluiting (links) – variant 1 (midden) – variant 2 (rechts)

4.2. Fijnmazig fietsnetwerk

Het Stadsontwerp voorziet in een fijnmazig fietsnetwerk met een aantal nieuwe fietsbruggen over het Handelsdok. Vanuit voorliggende studie worden nog twee aanpassingen voorgesteld om het fietsnetwerk binnen het gebied verder te optimaliseren:

- Een extra fietsontsluiting langs de spoorwegbundel (oostkant van het projectgebied) met een extra fietsonderdoorgang onder de Afrikalaan ter hoogte van de fly-over;
- Een beperkte tracéwijziging van de primaire fietsroute die aansluit op de Afrikalaan: de aansluiting wordt ongeveer honderd meter zuidelijker voorzien zodat zij samenvalt met de aansluiting van de interne ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer. Deze aansluiting zal voorzien worden van verkeerslichten zodat ook de oversteek van de Afrikalaan voor fietsers veilig kan verlopen.



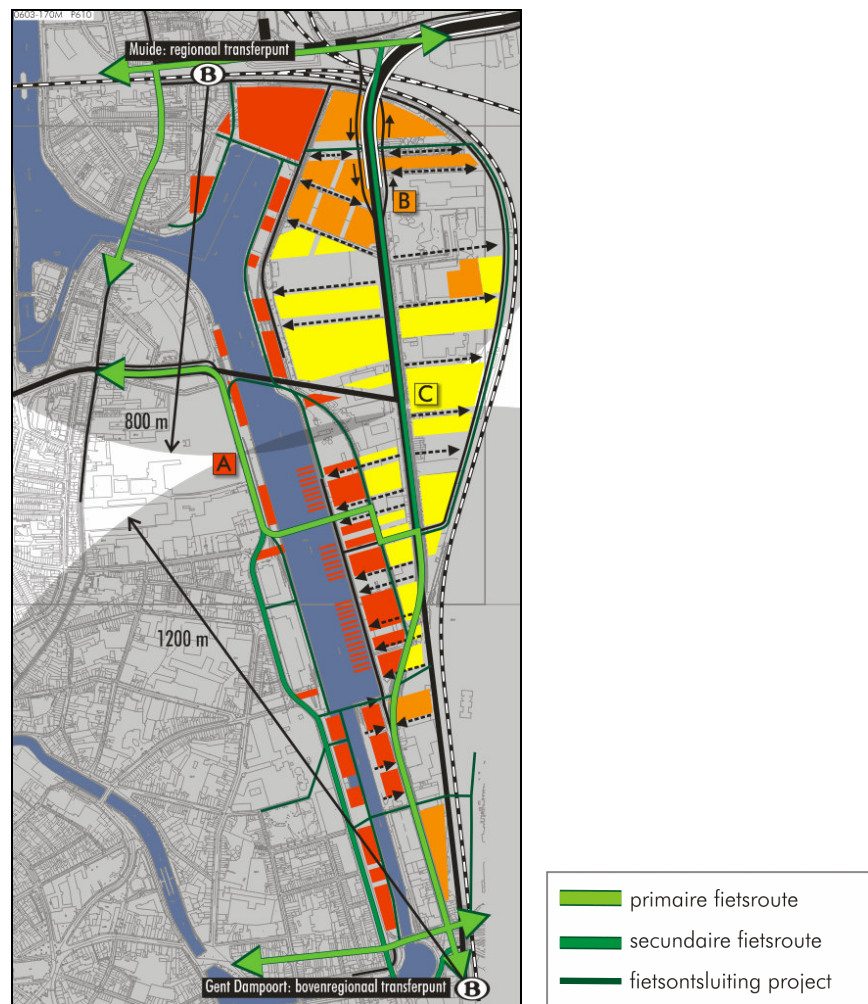
Figuur 13: fijnmazig fietsnetwerk

4.3. Optimalisatie van de openbaar-vervoerbereikbaarheid

4.3.1. Bovenregionale openbaar-vervoerbereikbaarheid

De langetermijnvisie met betrekking tot de toekomstige openbaar-vervoerstructuur is opgemaakt in de openbaar-vervoerstudie voor de Gentse regio, Perspectief 2025. Hierbinnen is het wenselijk het treinstation Gent Dampoort verder uit te bouwen tot bovenregionaal transferpunt. Het geplande treinstation Muide wordt gezien als regionaal transferpunt. Onderstaande figuur toont dat het zuidelijk en het noordelijk deel van het projectgebied binnen het bereik (invloedssfeer) ligt van Gent Dampoort respectievelijk station Muide.

Er kan worden geconcludeerd dat de bovengewestelijke openbaar-vervoerbereikbaarheid is gegarandeerd. De opening van het treinstation te Muide vormt hierin een belangrijk element. De ruimtelijke ontwikkelingen rondom het Houtdok vormen een aanvullende motivatie voor de opening van het station. Er wordt sterk aanbevolen om samen met de verdere planmatige voorbereidingen ter realisatie van het project Oude Dokken, eveneens werk te maken van het implementatietraject voor de opening van het station.



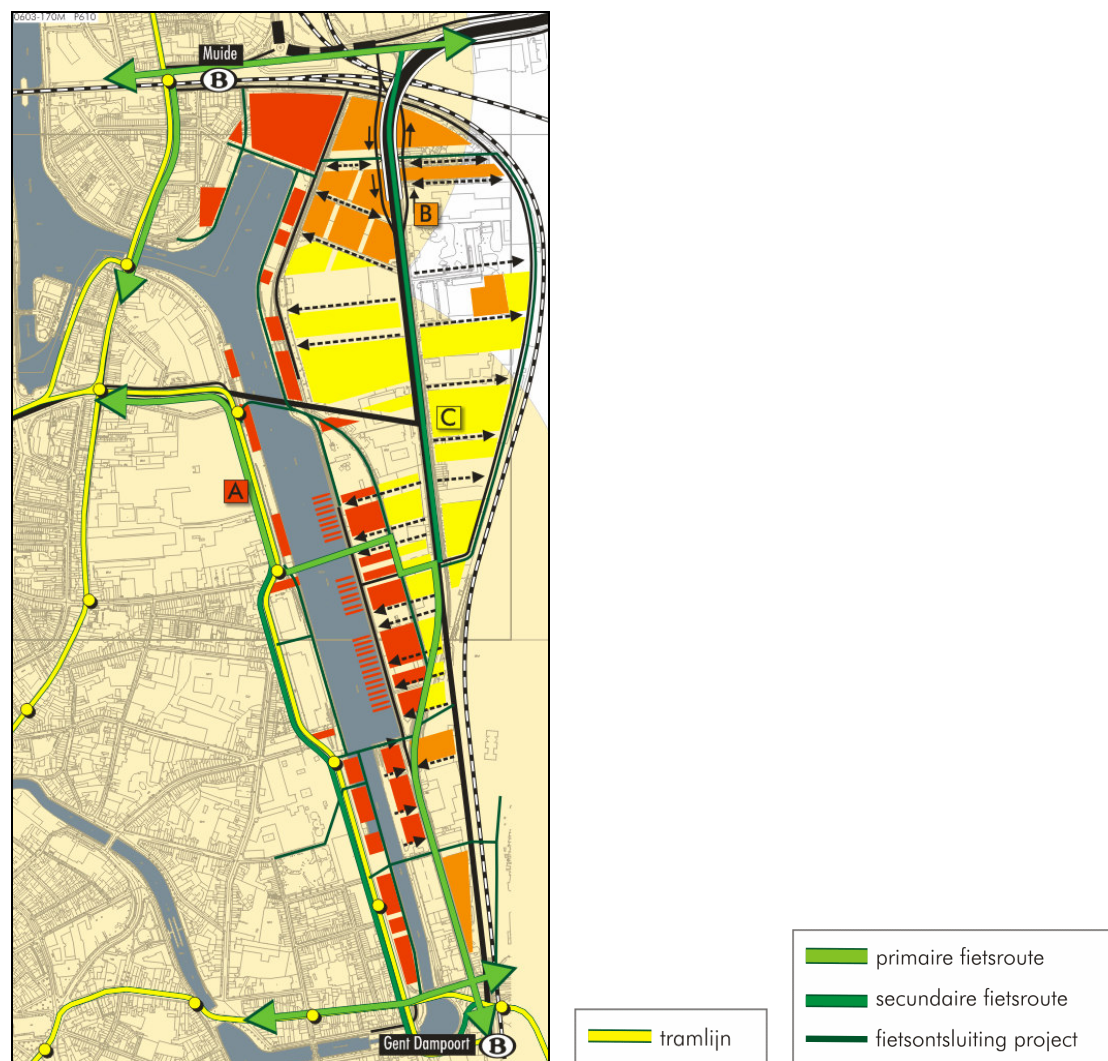
Figuur 14: toekomstige bovenregionale openbaar-vervoerbereikbaarheid

4.3.2. *Grootstedelijke openbaar-vervoerbereikbaarheid*

De verdere vertramming van de Gentse binnenstad en de uitbreiding van het tramnet tot in het grootstedelijk gebied Gent zijn sleutelementen van het openbaar-vervoerbeleid van Gent. Voor het studiegebied Oude Dokken zijn volgende elementen in de uitbouw van het tramnet van belang:

- Vertramming van de as Gent Sint-Pieters – Zuid – Dampoort;
- Vertramming van de as Dampoort – P+R aan R4 via de N70a/N70 (Antwerpsesteenweg);
- Vertramming van de as Korenmarkt – Dampoort;
- Vertramming van Dok Noord – Dok Zuid (tramas Dampoort – 1000 Vuren – Sint-Pieters) en vertramming van de Dendermondsesteenweg (N445).

Met een invloedssfeer rond elke tramhalte van 600 meter zal op termijn bijna het gehele studiegebied worden afgedekt (cfr figuur volgende pagina).

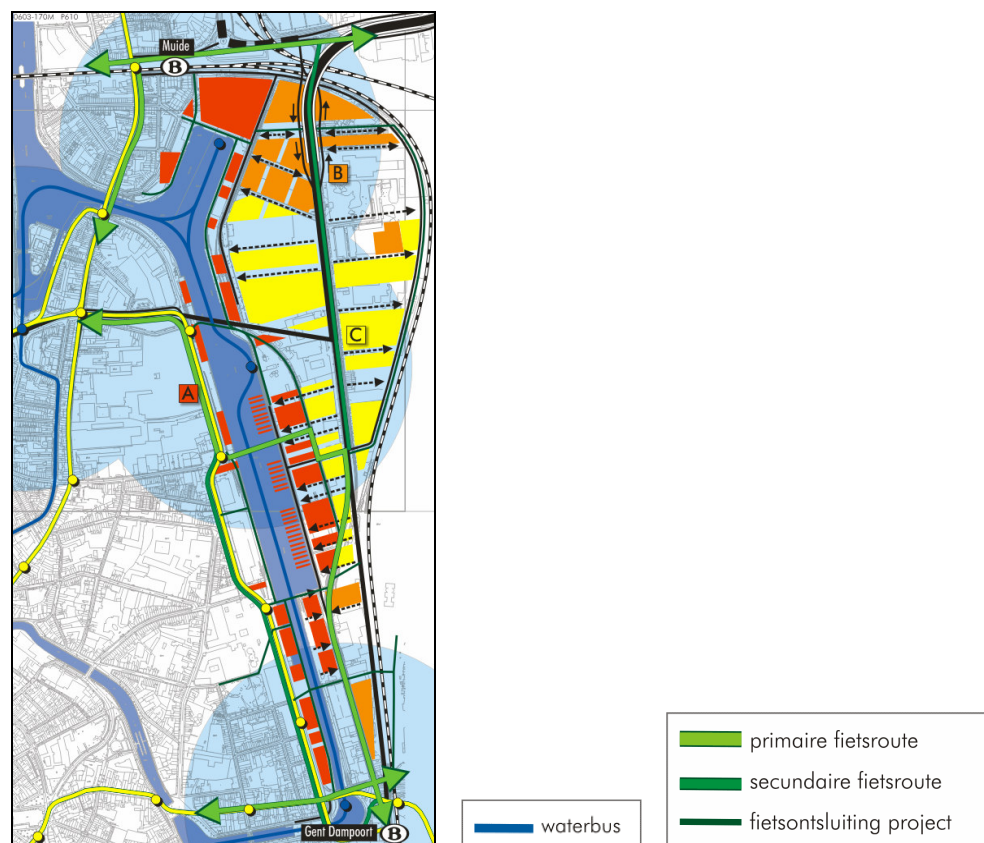


Figuur 15: toekomstige grootstedelijke openbaar-vervoerbereikbaarheid

4.3.3. Aanvullend ontsluitend openbaar vervoer

4.3.3.1. Waterbus

Onderstaande figuur geeft de invloedssfeer (400 meter rond elke halte) weer van de waterbus die binnen het Stadsontwerp wordt voorgesteld ter ontsluiting van het project Oude Dokken.



Figuur 16: voorstel ontsluiting projectgebied door middel van waterbus

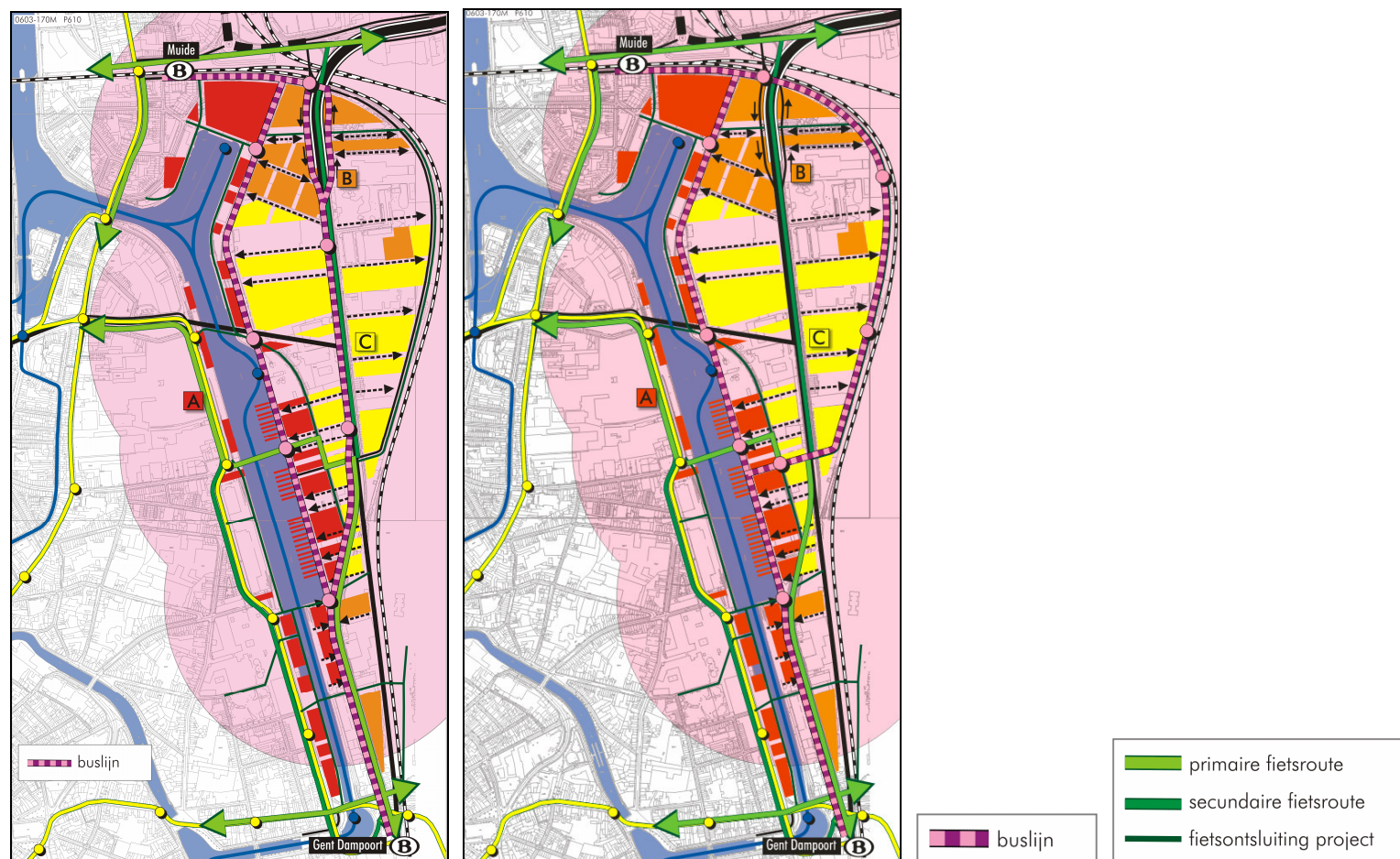
4.3.3.2. Optimalisatie buslijn 6

Er wordt een gefaseerde wijziging vooropgesteld van de route van bus 6 – momenteel volgt deze de as Koopvaardijlaan (zuidelijke sectie) – Afrikalaan – Aziëstraat - Houtdoklaan – in functie van de ruimtelijke ontwikkelingen.

In een eerste stap, bij de ontwikkeling van zone A (en B), wordt voorgesteld om de huidige route van bus 6 te ontdubbelen, met enerzijds het behoud van de bestaande route langs de Afrikalaan en anderzijds een nieuwe route langs de waterkant. De bus, met momenteel een kwartierfrequentie via de Afrikalaan, zou dan alternerend (met een halfuurfrequentie¹⁵) beide routes volgen. Bij de ontwikkeling van zone C, met ook ruimtelijke invullingen langsheen de spoorwegbundel, kan worden voorgesteld om af te wijken van de bestaande route langs de Afrikalaan en alternerend langsheen de waterkant en de spoorkant te rijden.

Onderstaande figuur toont het voorstel tot wijziging van de route van bus 6, waarbij de ligging van de haltes zo optimaal mogelijk is afgestemd met de looproutes en de oversteekplaatsen over het water voor de zwakke weggebruiker.

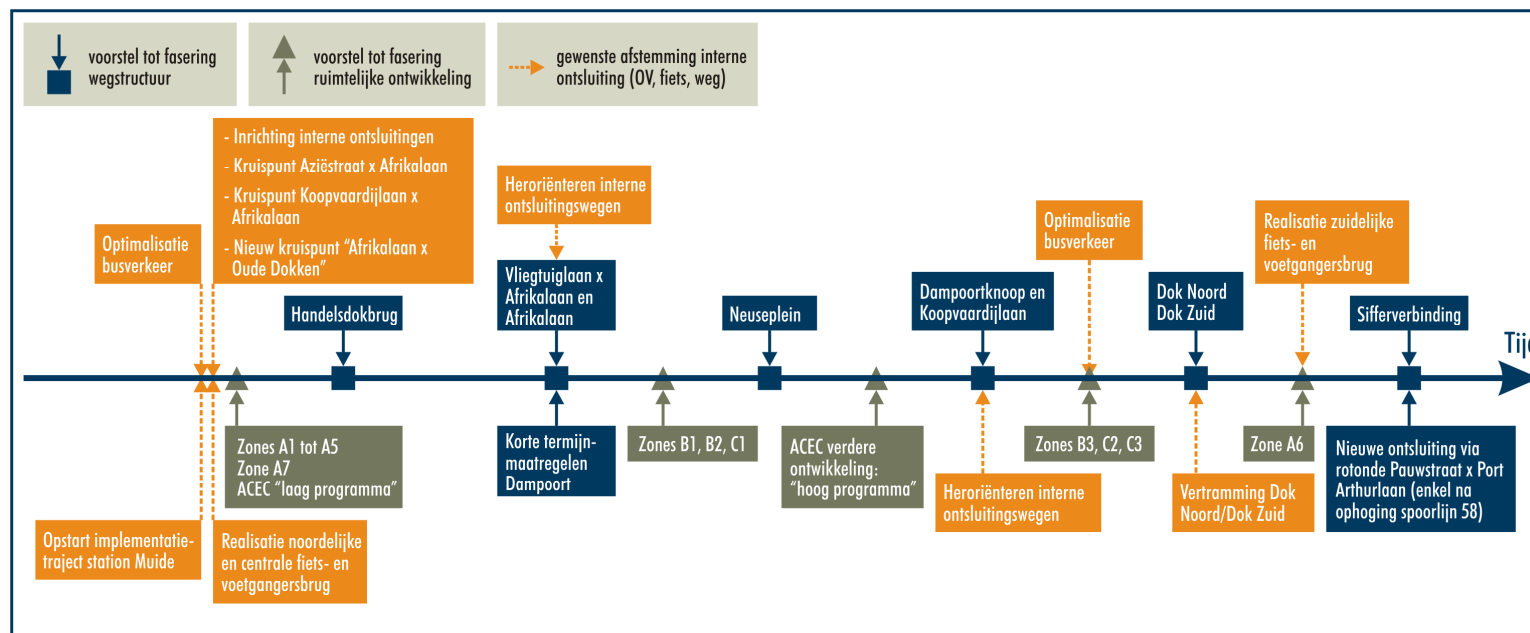
¹⁵ Afhankelijk van de tijdsplanning van de ruimtelijke ontwikkelingen en de uitbouw van de tramassen en het station Muide, kan er een hogere frequentie per bus worden aangeboden.



Figuur 17: voorstel gefaseerde wijziging route bus 6 – ontwikkeling zone A + B (links) – ontwikkeling zone C (rechts)

4.4. Afstemming tussen ruimtelijk programma en ontsluitingsstructuur

Onderstaand schema toont het voorstel tot fasering en afstemming van de ruimtelijke ontwikkelingen en de ontsluitingsstructuur. De gewenste ontsluitingsmaatregelen en de ruimtelijke ontwikkelingen worden 'relatief' tegenover elkaar geplaatst, waarbij het geenszins de bedoeling is een 'absolute' tijdsindicatie voorop te stellen.



Schema 7: voorstel tot fasering ruimtelijke ontwikkelingen en ontsluitingsstructuur

Inzake de fasering en de afstemming van de ruimtelijke ontwikkelingen en de ontsluitingsstructuur, kunnen volgende aandachtspunten worden geformuleerd:

- Er wordt algemeen verondersteld dat de realisatie van de Handelsdokbrug de eerste belangrijke realisatie binnen de wegstructuur zal vormen. Uit de evaluaties van de referentiesituatie 1 is gebleken dat deze maatregel geen voorwaarde

vormt om over te gaan tot de ontwikkeling van de ACEC-site (laag programma) en de zone A van de Oude Dokken. Wel worden een aantal ondersteunende optimalisatietrajecten aanbevolen, zoals een optimalisatie van de openbaarvervoerontsluiting in functie van de ruimtelijke ontwikkelingen, de inrichting van de interne ontsluitingswegen en de aandacht voor de verkeersveiligheid ter hoogte van de kruispunten, en de realisatie van de noordelijke en centrale fiets- en voetgangersbrug.

- Er wordt eveneens gewezen op het grote belang dat het nieuw te realiseren treinstation Muide kan hebben op de globale bereikbaarheid van de Muide, Meulestede en de geplande ontwikkelingen in de omgeving van het Houtdok. Ter hoogte van het Houtdok (zone A1) is een relatief zwaar onderdeel van het ruimtelijk programma voorzien. Beide ontwikkelingen versterken elkaar, het nieuwe station ondersteunt de ruimtelijke verdichting in de omgeving van het Houtdok en omgekeerd betekent de ruimtelijke ontwikkeling een verhoogt potentieel voor het treinstation. Vanuit deze studie wordt aanbevolen om het te bewandelen traject voor de opening van het treinstation op korte termijn termijn op te starten. De ontwikkeling van de Oude Dokken kunnen hiertoe als katalysator worden gebruikt.
- Na de realisatie van de Handelsbrug is de aanpak van twee knooppunten cruciaal: de Dampoortknoop met korte termijnmaatregelen en het kruispunt Vliegtuiglaan x Afrikalaan. De herinrichting van de deze kruispunten is essentieel opdat de primaire doelstellingen van de Handelsdokbrug zouden kunnen worden gerealiseerd, met name het wegnemen van de verkeerdruk in de Muidewijk, het ontlasten van de Dampoortknoop en verplaatsen van de stedelijke ringboulevard ten voordele van de leefkwaliteit op de as Dok Noord – Dok Zuid. Tevens wordt aanbevolen om de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de Oude Dokken (B1, B2 en C1) pas te laten plaatsvinden na herinrichting van deze knooppunten.
- Ook de herinrichting van het Neuseplein is van belang, vooral vanuit het oogpunt de bereikbaarheid van de ACEC-site (hoge programma) vanaf de Handelsdokbrug te garanderen. De herinrichting van de Dampoortknoop op lange termijn gaat samen met de herinrichting van de Koopvaardijlaan en de interne ontsluitingswegen in relatie tot de Oude Dokken. Na voorbereiding van de ontsluitingsstructuur kunnen de zones B3, C2 en C3 worden ontwikkeld. Dit gaat terug gepaard met de optimalisatie van de openbaar-vervoerbereikbaarheid. In principe kunnen de aanpak van het Neuseplein en de Dampoortknoop op lange termijn binnen de tijdsplanning met elkaar worden omgewisseld mits ook het hieraan gekoppelde ruimtelijke programma's mee verschuiven in tijd. AWW Oost-Vlaanderen stelt voor de realisatie van het Neuseplein te koppelen aan de realisatie van de Handelsdokbrug (niet noodzakelijk in hetzelfde uitvoeringsproject) waardoor de aanpak van de Dampoortknoop na de aanpak van het Neuseplein wordt voorzien.

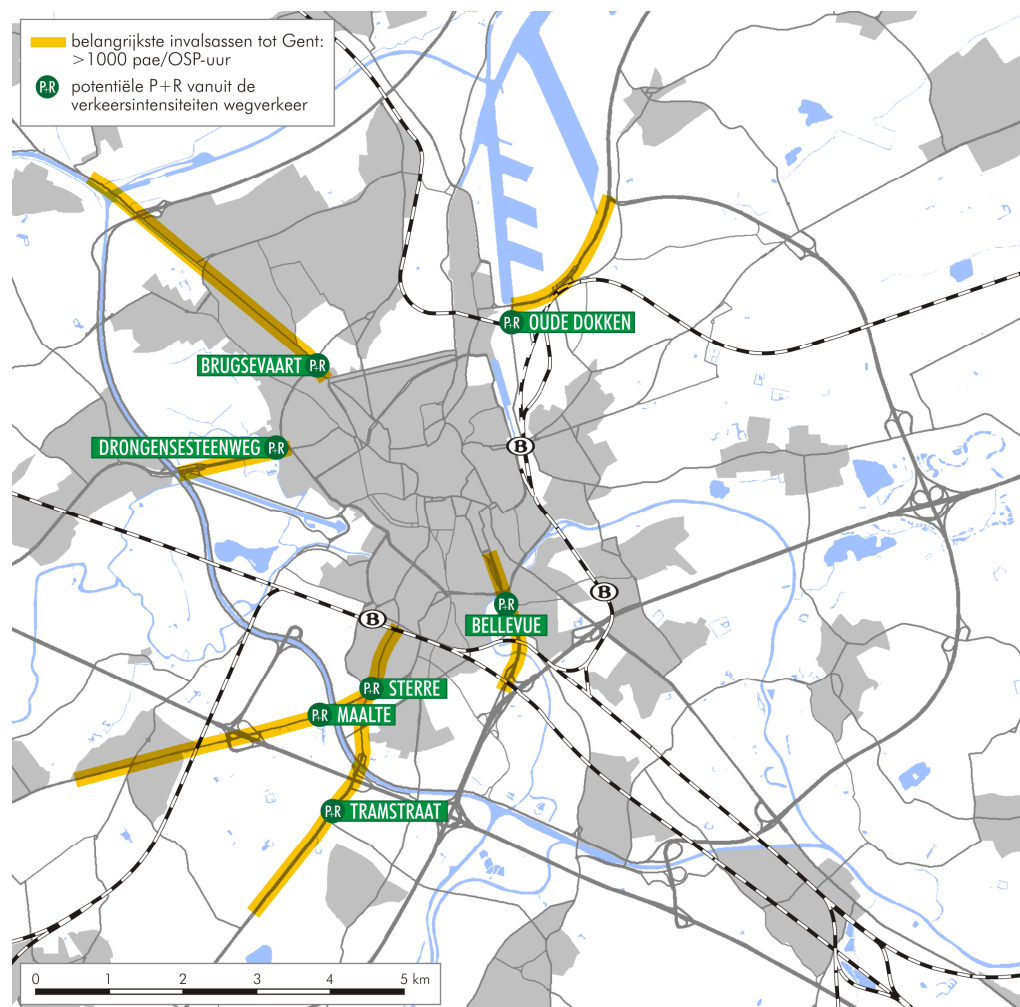
- Na de structurele herinrichting van de Dampoortknoop en het kruispunt Vliegtuiglaan x Afrikalaan kan de stedelijke ringboulevard ten volle worden verplaatst met het knippen van Dok Noord en Dok Zuid, vermoedelijk ter hoogte van het Stapelplein. Gelet op de dagdagelijkse files richting Dampoort, is het wenselijk zone A6 pas te ontwikkelen na het knippen van Dok Noord en Dok Zuid. Dit is alleszins de meest optimale fasering, maar andere opties zijn niet uitgesloten. Als voorwaarde voor een snellere ontwikkeling zou kunnen worden gesteld dat de hele zone A6 slechts over één noordelijk gelegen ontsluiting mag beschikken (zo ver mogelijk van de Dampoortknoop) of dat de noordelijkste blokken eerst worden ontwikkeld. In een verdere studiefase, bijvoorbeeld in het kader van een 'projectMOBER', kan de effectieve ontsluiting meer in detail worden bestudeerd. Er wordt voorgesteld de zuidelijke fiets- en voetgangersbrug samen te realiseren met de ontwikkeling van de zone A6. Eventueel zal de Hoefijzerlijn worden gerealiseerd (vertramming Dok Noord en Dok Zuid) al staat de tijdsplanning van deze actie volledig los van de ontwikkeling van de Oude Dokken. De vorderingen in de algemene uitbouw van de Gentse tramstructuur zullen hiervoor bepalend zijn.
- Op hele lange termijn wordt de realisatie van de Sifferverbinding voorzien. Er is niet meteen een link met de ontwikkeling van de Oude Dokken als is de meerwaarde van de Sifferverbinding wel aangetoond. Indien technisch haalbaar kan met de eventuele ophoging van de spoorlijn 58 een aanvullende ontsluiting vanaf de Aziëstraat richting Pauwstraat worden voorzien.

4.5. Parkeren

4.5.1. Park and Ride Oude Dokken

Stad Gent heeft onderzocht hoe het P&R-beleid van de stad naar de toekomst toe kan worden versterkt. Eén van de analyses bestond uit het selecteren van potentiële P&R locaties voor de toekomst. Enerzijds werd gekeken naar de bestaande en geplande stamassen voor het openbaar vervoer. Anderzijds kan de verkeersdrukke als criterium worden gehanteerd. Hoe meer verkeer er op een as rijdt, hoe groter het potentiële P&R-gebruik, wat leidt tot verhoogde slaagkansen van de P&R.

Het is vanuit de tweede invalshoek dat de P&R Oude Dokken wordt voorgesteld. De John Kennedylaan (N424) is één van de drukste wegsectie in het Gentse en de reconversie van de Oude Dokken laat toe om reeds in het planningsstadium rekening te houden met de P&R. Idealiter is de P&R gesitueerd in de omgeving van het nieuwe treinstation Muide. Het ligt immers binnen de beleidsdoelstelling van de stad om het station Muide als regionaal transferpunt uit te bouwen door naast de opening van het station, de verdere vertramming richting Muide en Meulestede te realiseren. De P&R kan dus dubbel functioneren: als overstappunt auto – tram (of indien niet gerealiseerd: bus) voor verplaatsingen van en naar Gent en als overstappunt auto – trein voor verplaatsingen richting de Gentse regio.



Figuur 18: potentiële P&R op basis van de wegbelastingen (bron: P&R studie stad Gent)

4.5.2. Projectgebonden parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte van het geplande activiteitenprogramma kan worden geraamd enerzijds op basis van parkeerkencijfers per type activiteit – OMA doet hiertoe een voorstel in haar Stadsontwerp – en anderzijds op basis van de geraamde verkeersgeneratie (aannames zie hoger).

4.5.2.1. Parkeerbehoefte volgens Stadsontwerp OMA

Onderstaande tabel toont de kencijfers die OMA hanteert in het Stadsontwerp teneinde der parkeerbehoefte voor de geplande activiteiten te bepalen.

kencijfers	OMA
wonen	1.4/150m ²
kantoor	1/125m ²
publiek	2/100m ²
winkel	3.25/100m ²
ontspanning	0.35/100m ²
hotel	3/100m ²
kmo	1/150m ²

Tabel 6: parkeerkencijfers Stadsontwerp OMA

Op basis van deze kencijfers wordt de **totale parkeerbehoefte** (zone A, B en C) door OMA geraamd op bijna **7.700 parkeerplaatsen**.

	Zone A	Zone B	Zone C	Totaal
wonen	2362	1334	1717	5413
kantoor	146	40	0	186
publiek	68	0	0	68
winkel	415	196	646	1257
ontspanning	49	0	70	119
hotel	151	0	0	151
kmo	0	346	132	478
Totaal	3191	1916	2564	7671

Tabel 7: parkeerbehoefte volgens Stadsontwerp OMA

4.5.2.2. Parkeerbehoefte op basis van geraamde verkeersgeneratie

Op basis van de hypothesen die aan de basis liggen van de geraamde verkeersgeneratie (zie hoger), kan de parkeerbehoefte voor het project worden geraamd. Onderstaande tabel toont deze parkeerbehoefte voor een gemiddelde weekdag (overdag).

	Bestaande activiteiten *		Zone A		Zone B		Zone C		Totaal A + B + C	
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
wonen **	200	200	1687	1687	954	954	1226	1226	3867	3867
kantoor	39	49	408	454	112	124	0	0	520	578
publiek			29	37	0	0	0	0	29	37
winkel	477	557	589	692	278	327	918	1080	1785	2099
ontspanning			114	117	0	0	162	165	276	282
hotel			47	49	0	0	0	0	47	49
kmo	483	543	0	0	154	195	88	112	242	307
Totaal	1199	1349	2875	3036	1498	1600	2395	2584	6767	7220

Tabel 8: parkeerbehoefte op basis van geraamde verkeersgeneratie

* bestaande activiteiten na realisatie totaalproject

** 1 private parkeerplaats per woning; bezoekers voor woonfunctie op vrije openbare parkeerplaatsen van andere activiteiten (gem. autobezit Gent: 1,27 per gezin)

De **totale parkeerbehoefte** (zone A, B en C) wordt geraamd **tussen 6.700 en 7.200 parkeerplaatsen**. Deze ligt lager dan de parkeerbehoefte op basis van de kencijfers die OMA hanteert. Het verschil is in eerste instantie te wijten aan de parkeervraag van de woonfunctie: het Stadsontwerp gaat uit van 1,4 parkeerplaatsen per wooneenheid, terwijl de tweede methode de parkeerbehoefte voor de woonfunctie vastlegt/beperkt tot 1 parkeerplaats per wooneenheid.

5. BIJLAGE: VERSLAGEN PROJECTGROEP

MOBER MASTERPLAN SCHARNIERPROJECT GENT

STARTVERGADERING

13/04/2004

VERSLAG VAN DE VERGADERING: NR. 01

AANWEZIGEN

Dhr. Matthys Mario

Mevr. Plas Ann

Dhr. Devriendt Kristof

Dhr. Verheyde Michaël

Stad Gent, Dienst Stedenbouw en RP

Stad Gent, Dienst Mobiliteit

Projectleider Verkeersplanning Tritel

Projectmedewerker Verkeersplanning Tritel

Telefoon

0478/602745

09/2667793

015/446110

015/446110

E-mail

Mario.matthys2@gent.be

Ann.plas@gent.be

Kristof.devriendt@tritel.be

Michael.verheyde@tritel.be

Verslag opgesteld door TRITEL

Agendapunt	Acties/opmerkingen	Wie	Timing
1. Doel van de vergadering Startvergadering waarbij het Scharnierproject wordt toegelicht, de randvoorwaarden van de Mober worden bepaald en afspraken worden gemaakt.			
2. Beschrijving projectgebied Dhr. Matthys beschrijft het projectgebied: - Afbakening projectgebied - Huidige functies - Geplande ruimtelijke ontwikkeling - Geplande infrastructuur	De volgende gegevens worden aan TRITEL bezorgd: • Cardib van het ruime studiegebied • Orthofoto van het ruime studiegebied • Ontwerp Masterplan • Omvang + localisatie van de activiteitsvolumes • Ontwerpplannen Technum met betrekking tot Dampoort en Kasteellaan	Dhr. Matthys	16/04/04
3. Aandachtspunten Mober De Mober wordt op het niveau van het Masterplan opgemaakt. Niet enkel de effecten op de mobiliteit worden beschreven maar ook op strategisch niveau dient voor de volledige scharnierzone een ontsluitingsconcept te worden bereikt.			

Agendapunt	Acties/opmerkingen	Wie	Timing
Voor de opmaak van de Mober zijn volgende aandachtspunten van belang: - Studie Dampoort: verkeersafwikkeling met tunnel en bovengronds twee lichtengeregelde kruispunten. - OV-studie Gentse regio: opening station Muide met de uitbouw als overslagpunt trein-tram en realisatie OV-knoop Dampoort. - Mober Acec – Neuseplein - Visie NMBS: ▪ Aansluiting Vliegtuiglaan – Afrikalaan met kruising spoorlijnen: al dan niet ondergronds. ▪ Realisatie bijkomende stopplaats aan de Muidepoort (cfr. OV studie en Mobiliteitsplan Gent). - Mobiliteitsplan Gent: gewenste wegstructuur. - Oriëntatie Handelsdokbrug en technisch ontwerp aansluiting op de Afrikalaan	De studie wordt aan TRITEL bezorgd.	Dhr. Matthys	16/04/04
4. Afspraken	- De Mober dient afgerond te zijn binnen 4 maand na de startvergadering, indien tijdige doorstroming van informatie naar Tritel. - Verkeerstellingen van de Vliegtuiglaan en de Afrikalaan (door Stad Gent uitgevoerd)	TRITEL Mevr. Plas	13/08/04 ASAP

Agendapunt	Acties/opmerkingen	Wie	Timing
	worden aan TRITEL bezorgd. - Er wordt voorgesteld om een begeleidingsgroep samen te stellen voor de opmaak van het Masterplan. Op de startvergadering van de begeleidingsgroep kunnen reeds de bevindingen uit de oriëntatiefase van de Mober worden toegelicht. Stad Gent stelt de begeleidingsgroep samen.		

MOBER OUDE DOKKEN GENT

vrijdag 13 januari 2006
Stad Gent (AC)

Verslag van de vergadering: **02**

Aanwezigen

Dhr. Joost Aerts	Adj. vd directie	SG - Stedenbouw	09/266.78.50	Joost.aerts@gent.be
Dhr. Michiel Callens	Dienstrkingir.	AWV OVL	09/241.74.74	Michiel.callens@lin.vlaanderen.be
Mevr. Hannelore Deblaere	Mob. begeleider	AWV OVL	09/241.74.95	Hannelore.deblaere@lin.vlaanderen.be
Dhr. Kristof Devriendt	Projectleider	TRITEL	015/446.110	Kristof@tritel.be
	Verkeersplanning			
Mevr. Ann Plas	Adj. vd directie	SG – Mobiliteit	09/266.77.93	Ann.plas@gent.be
Dhr. Mark Veldman		OMA	+31(0)10 2438200	mveldman@oma.nl
Mevr. Agnieszka Zajac	Projectvw	AGSOB Gent	09/269.69.52	Agnieszka.zajac@sob.gent.be

Verslaggever: Kristof Devriendt (TRITEL)

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
1. Doel van de vergadering Op de agenda van de vergadering staat de bespreking van de effectenstudie voor de scharnierzone. Door TRITEL wordt een stand van zaken gepresenteerd op basis van het verrichte studiewerk anno 2004, in voorbereiding van het Masterplan voor de Oude Dokken.	- Met als doel de randvoorwaarden vanuit mobiliteit aan de stadsontwerpen in de scharnierzone kenbaar te maken is de nota 'Mober Scharnierzone Gent, discussienota gewenste ontsluitingsstructuur' d.d. september 2004 opgesteld. - Nu het ruimtelijk programma voor de Oude Dokken gekend is, kan de effectenstudie worden opgesteld en kan vanuit de Mober een draagvlak worden gecreëerd voor de ontsluitingsstructuur.		
2. Toelichting stand van zaken Dhr. Devriendt (TRITEL) geeft een overzicht van de stand van zaken. De basisprincipes uit het Mobiliteitsplan Gent (2003) en de reeds uitgewerkte initiatieven in diverse deelstudies worden nogmaals overlopen.	- De presentatie van de vergadering wordt via een weblink aan de vergadering bezorgd. - Mevr. Plas (SG-M) stelt dat de 'groene banaan' aan het lijstje van projecten kan worden toegevoegd.	TRITEL	asap
3. Discussie Bij de verschillende deelstudies wordt de laatste stand van zaken besproken.			
Dampoortstudie	In de Dampoortstudie wordt een voorstel gemaakt voor de fasering van de werken en kostprijsraming. De studie is nog niet afgerond, daarom kunnen gegevens niet worden gebruikt om verder studiewerk te verrichten.		
Handelsdokbrug	De brug wordt ontworpen op 2x2 rijstroken en met infrastructuur voor fietsers.		
Nieuwe Voorhaven	Vanuit de Mober wordt afstandsparkeren in de omgeving van		

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
ACEC/Neuseplein	de Vliegtuiglaan en de Afrikalaan aanbevelen. - Geen aanvullende bemerkingen. Het ontsluitingsconcept werd reeds uitvoerig bediscussieerd en geëvalueerd. Er bestaat consensus tussen de partners De Lijn, AWW en stad Gent. - Mevr. Zajac (SOB) vraagt hoe de 'hoefijzerlijn' wordt ingepast. <i>Dhr. Devriendt (TRITEL) antwoordt dat in de OV-studie Gentse regio is voorzien om de vertramming via Dok Noord – Muidelaan (parallel aan nieuwe brug) te laten verlopen om tussen de Sint-Salvatorstraat en het Neuseplein de sporen van tram 4 te vervoegeen.</i> - Mevr. Zajac (SOB) vraagt of een traject ten oosten van het Handelsdok bespreekbaar is. <i>Dhr. Devriendt (TRITEL) antwoordt dat overleg met De Lijn hieromtrent noodzakelijk is. Een gegronde motivatie van dit alternatieve traject vanuit de vernieuwde ruimtelijke condities zal zeker noodzakelijk zijn.</i>		
Tijdelijke zuidelijke havenring	Dhr. Devriendt (TRITEL) motiveert nogmaals vanuit het RSV, het RSG en MPG, het belang van N424 voor het auto- en vrachtverkeer op grootstedelijk maar ook op Vlaams niveau (primaire wegenis), en de essentiële rol dat de knooppunten hierin dienen te vervullen. Het voorzien van voldoende restcapaciteit is essentieel om de gewenste wegstructuur te realiseren en ook op lange termijn een vlotte verkeersafwikkeling van het autoverkeer te realiseren. De primaire schakels in de Gentse wegstructuur zijn essentieel omdat ze een randvoorwaarde vormen voor andere werkdomeinen zoals de verkeersleefbaarheid in de binnenstad,		

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
	de uitbouw van stamassen voor het openbaar vervoer, fietscorridors op grootstedelijk niveau, enz. ▪ Dhr. Callens (AWV) benadrukt de visie van het gewest, beschreven in het 'Raamplan Voorlopige Zuidelijke Havenring R4' op de gewestwegen N456 en N424. ▪ Dhr. Callens (AWV) stelt vast dat het voorliggende ontwerp van Oma/Grontmij naast het kruispunt Handelsdokbrug x Afrikalaan ook nog voorziet in een ongeregelde kruising aan de voet van de nieuwe viaduct over spoorlijn 58 en twee kruispunten tussen het kruispunt Handelsdokbrug x Afrikalaan en de Dampoort. Dit is strijd met de visie van AWV op de organisatie van primaire wegen en het globaal functioneren van de stedelijke ringboulevard. Er dient te worden onderzocht hoe het aantal aansluitingen kan worden beperkt. ▪ Dhr. Callens (AWV) stelt aanvullend dat een nieuwe aansluiting op de Port Arthurlaan vanuit de Oude Dokken niet gewenst is. Door de nabijheid van de sporen is het risico op het blokkeren van de rotonde Pauwstraat x Port Arthurlaan reëel. AWV pleit voor het behoud van het huidige lichtengeregelde kruispunt als enige uitwisselingspunt omdat sturing van de verkeersstromen mogelijk blijft. Indien echter op lange termijn toch sprake zou zijn van een ophoging van de spoorlijn 58, kan vanuit de zone Oude Dokken, wel via de Aziëstraat worden aangesloten op de rotonde Pauwstraat x Port Arthurlaan. <i>Dhr. Devriendt (TRITEL) stelt voor om de alternatieven in de mobiliteitsstudie te evalueren.</i> <i>Dhr. Veldman (OMA) stelt dat de basisprincipes uit de structuurplannen en mobiliteitsplannen moeten durven worden</i>		

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
Fietsroute Denderlaan – Malmarpark 4. Conclusies Binnen de scharnierzone wordt thans gefocust op de deelzone Oude Dokken. Met de mobiliteitseffectenstudie zal vooral op dit deelgebied worden gefocust. Enerzijds omdat in de overige deelgebieden reeds een gedragen visie bestaat, of via andere deelstudies een mobiliteitsvisie wordt ontwikkeld. Anderzijds omdat uit de vergadering is gebleken dat er een discrepantie bestaat tussen enerzijds de voorliggende ontsluitingsstructuur beschreven in het Masterplan/RUP Oude Dokken en de visies/randvoorwaarden beschreven in 'Raamplan Voorlopige Zuidelijke Havenring R4'. De mobiliteitsstudie moet als betrachting hebben consensus te bereiken over de ontsluitingsstructuur door de haalbaarheid en wenselijkheid van de alternatieven te onderzoeken.	<i>in vraag gesteld vanuit een gewijzigde ruimtelijke context of indien blijkt dat de vooropgestelde hoofdstructuur niet kan functioneren.</i> <i>Mevr. Deblaere (AWV) stelt dat het net de opzet moet zijn om met een eenduidige wegstructuur de ambities en doelstellingen van mobiliteitsplannen en structuurplannen te realiseren, en hiertoe de nodige maatregelen te treffen.</i> <i>Dhr. Callens (AWV) verwacht dat een ontwerp dat strijdig is met de principes eigen aan de wegencategorisering (RSV) niet kan worden goedgekeurd.</i> ▪ Geen bemerkingen, de studie is in uitvoering.		

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
5. Afspraken en timing De volgende vergadering is gepland op 15 februari 2006 om 10.00u. Op de agenda van de vergadering staat de bespreking van de ontsluitingsconcepten voor de Oude Dokken en wordt een eerste effectenraming van het activiteitenprogramma gemaakt. Eind februari, begin maart is een knelpuntenbespreking gepland met het college. In mei is een grootschalig infomoment gepland.	De vergadering zal plaatsvinden in lokaal 445 van het AC Gent.		

MOBER OUDE DOKKEN GENT

woensdag 15 februari 2006
Stad Gent

Verslag van de vergadering: **03**

Aanwezigen

Dhr. Joost Aerts	Adj. vd directie	SG - Stedenbouw	09/266.78.50	Joost.aerts@gent.be
Dhr. Michiel Callens	Dienstringir.	AWV OVL	09/241.74.74	Michiel.callens@lin.vlaanderen.be
Mevr. Hannelore Deblaere	Mob. begeleider	AWV OVL	09/241.74.95	Hannelore.deblaere@lin.vlaanderen.be
Dhr. Kristof Devriendt	Projectleider	TRITEL	015/446.110	Kristof@tritel.be
	Verkeersplanning			
Mevr. Ann Plas	Adj. vd directie	SG – Mobiliteit	09/266.77.93	Ann.plas@gent.be
Mevr. Agnieszka Zajac	Projectvw	AGSOB Gent	09/269.69.52	Agnieszka.zajac@sob.gent.be

Verslaggever: Kristof Devriendt (TRITEL)

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
1. Doel van de vergadering De vergadering heeft tot doel de effecten van het ruimtelijke programma voor de Oude Dokken te toetsen aan een gewenste ontsluitingsstructuur voor de omgeving. 2. Verslag van de vorige vergadering Het verslag met nr. 2 van de vergadering d.d. 13 januari 2006 wordt zonder bemerkingen goedgekeurd. 3. Toelichting stand van zaken Dhr. Devriendt (TRITEL) biedt een overzicht van de structuurbepalende factoren in het ontsluitingsconcept waarbij zowel elementen vanuit de ruimtelijke context, de wegstructuur en de OV-structuur worden betrokken. Afhankelijk van de realisatie van de structuurbepalende factoren ontstaat een andere ontwerpcontext en dienen andere voorwaarden aan het ontsluitingsconcept te worden gekoppeld. Voor drie situaties worden de consequenties naar ontsluiting van de Oude Dokken in kaart gebracht.	Vanuit de vergadering worden volgende aanvullingen/bemerkingen geformuleerd: - Voor de ruimtelijke fasering wordt bij voorkeur gesproken over de zones A, B en C. In het eindplaatje dient ook met zone C rekening te worden gehouden. - Het openbaar vervoer dient op korte termijn ook te worden verbeterd. Betrokkenheid van De Lijn is gewenst. - Er wordt voorgesteld louter de cardib-kaart als onderlegger te gebruiken. <i>Het ruimtelijk programma voor de zone C dient aan TRITEL te worden bezorgd.</i> <i>De Lijn wordt voor de volgende vergadering uitgenodigd.</i>	SOB SGDM	Asap Volg. verg.

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
	- Er wordt advies gevraagd over hoe de organisatie van de nieuwe 'interne ontsluitingsweg Koopvaardijlaan' o.a. ter ontsluiting van de 'zone A2': al dan niet langs het water, enkele of dubbele rijrichting,... <i>Na het inrekenen van de zone C zal het gewenste ontsluitingsconcept worden geëvalueerd en zullen aanbevelingen worden geformuleerd met betrekking tot de interne ontsluitingsstructuur.</i> - Het in de presentatie weergegeven 'ruimtelijk concept' dient te worden geïnterpreteerd als de verkeersstructuur gebaseerd op de gewenste ruimtelijke structuur. - Er is eensgezindheid over de principes van de ontsluitingsstructuur voorgesteld binnen de 'situatie 3'. De ontsluitingsstructuur dient echter wel nog te worden geëvalueerd in functie van de aanvullende verkeersgeneratie ten gevolge van de zone C. AWV geeft met betrekking tot het ontsluitingsconcept aan: - Een voorkeur te hebben voor het concept waarbij de beweging Afrikalaan – Port Arthurlaan de hoofdbeweging is. - Op lange termijn, indien de spoorlijn 58 toch zou worden opgehoogd, is ook een ontsluiting met een vierde tak op de rotonde Pauwstraat x Port Arthurlaan bespreekbaar. De rotonde dient dan wel te worden heringericht. - De ontsluitingsstructuur zal nog worden vervolledigd vanuit het fietsverkeer en het openbaar vervoer. Voor het openbaar		

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
4. Afspraken en timing De volgende vergadering zal plaatsvinden op 15 maart 2006 om 10.00u (lokaal 623).	vervoer zullen de invloedsgebieden vanaf de mogelijke haltes worden in kaart gebracht.		

MOBER OUDE DOKKEN GENT

Woensdag 15 maart 2006
Stad Gent

Verslag van de vergadering: **04**

Aanwezigen

Dhr. Joost Aerts	Adj. vd directie	SG - Stedenbouw	09/266.78.50	Joost.aerts@gent.be
Dhr. Michiel Callens	Dienstrkringir.	AWV OVL	09/241.74.74	Michiel.callens@lin.vlaanderen.be
Dhr. Frank Desloovere		De Lijn OVL	09/210.94.02	Frank.desloovere@delijn.be
Dhr. Kristof Devriendt	Projectleider	TRITEL	015/446.110	Kristof@tritel.be
	Verkeersplanning			
Mevr. Ann Plas	Adj. vd directie	SG – Mobiliteit	09/266.77.93	Ann.plas@gent.be
Mevr. Nele Tierens	Projectmedewerker	TRITEL	015/446.110	Nele@tritel.be
	Verkeersplanning			
Dhr. Mark Veldman		OMA	+31(0)10 2438200	mveldman@oma.nl
Mevr. Agnieszka Zajac	Projectvw	AGSOB Gent	09/269.69.52	Agnieszka.zajac@sob.gent.be

Verslaggever: TRITEL

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
1. Doel van de vergadering De vergadering heeft tot doel de effecten van het ruimtelijk activiteitenprogramma voor de Oude Dokken - aangepast in navolging van de vergadering d.d. 15 februari 2006 en aangevuld met de bestaande activiteiten én een potentieel te ontwikkeling zone - te toetsen aan een gewenste ontsluitingsstructuur (alle modi) voor de omgeving. 2. Verslag van de vorige vergadering Het verslag met nr. 3 van de vergadering d.d. 15 februari 2006 wordt zonder bemerkingen goedgekeurd. 3. Toelichting stand van zaken De presentatie van TRITEL behandelt volgende deelaspecten: ▪ Een overzicht van het activiteitenprogramma zoals opgenomen in het Stadsontwerp van OMA. ▪ De beschrijving van de mobiliteitseffecten van het gefaseerde programma. ▪ Kritische reflecties over de gewenste ontsluitingsstructuur voor zowel gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer als parkeren. In navolging van de vergadering d.d. 15 februari 2006 wordt aandacht besteed aan het gefaseerd realiseren van de structuurbepalende factoren in het ontsluitingsconcept en de consequenties hiervan, waarbij zowel elementen vanuit de ruimtelijke context,			

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
de wegstructuur en de OV-structuur worden besproken.	Vanuit de vergadering worden volgende aanvullingen/bemerkingen geformuleerd: - Wat betreft het ruimtelijk programma wordt voorgesteld de te ontwikkelen oppervlaktes voor zones A, B en C nader te verifiëren in overleg met de lopende economische studie. Specifiek voor zone C dient de indeling tussen wonen en ringgerichte functies (handel, KMO en recreatie) meer in detail te worden vastgelegd met mogelijks ook de realisatie van ringgerichte functies in zone C2. Eventuele wijzigingen inzake het ruimtelijk programma en eventuele meer specifieke informatie naar fasering van de zones A, B en C dienen aan TRITEL te worden bezorgd. - In navolging van de vorige vergadering werden door TRITEL de woonboten in het Handelsdok mee in rekening gebracht bij de bepaling van de verkeersgeneratie. De jachthaven in het Houtdok en de horecaboten in het Handelsdok genereren voornamelijk verkeer buiten de klassieke spitsuren. Verder zijn ook de bestaande activiteiten, die niet zijn opgenomen in het Stadsontwerp, vertaald naar wegentensiteiten. - De beschrijving van de toekomstige wegstructuur op lange termijn zal door TRITEL verder worden aangevuld/gewijzigd met de "herinrichting" van Dampoort en de aanleg van de Sifferverbinding. - Teneinde de gevoeligheid van de gehanteerde mobiliteitskencijfers te kunnen duiden, wordt voorgesteld om een beperkte sensitiviteitstoets uit te voeren inzake modal split/autoaandeel. De gehanteerde hypothesen worden	SOB TRITEL TRITEL	Asap Volg. verg. Volg. verg.

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
	nogmaals besproken en door de vergadering goedgekeurd. - Grafische correctie: TRITEL duidt zone 48, net ten noorden van de Handelsdokbrug, op alle tot hiertoe gemaakte kaartmateriaal aan als horende tot zone C (C1). De berekeningen zijn steeds uitgegaan van deze zone 48. - Inzake de ontsluitingsstructuur worden vanuit de vergadering volgende bemerkingen geformuleerd: - Een mogelijke wijziging van de ontwikkelingen van zone C2 (met naast woonfunctie eventueel ook ringgerichte functies zoals kmo, handel) zal implicaties hebben op de gewenste ontsluitingsstructuur: het wonen wordt bij voorkeur ontsloten langs de kade; indien ook kmo en handel wordt gepland, zullen de intensiteiten in deze zone hoger liggen en wordt bij voorkeur de Oude Koopvaardijlaan ingericht als ontsluitingsas voor het autoverkeer (kade als groene boulevard/wandelas). Er wordt hierover feedback gegeven aan TRITEL na verificatie van het ruimtelijk programma. - Voor de gewenste weginrichting voor de Afrikalaan worden volgende discussiepunten geformuleerd: - Een rechtstreekse ontsluiting van activiteiten op de Afrikalaan is niet wenselijk. Op de laterale wegen van de nieuwe brug kunnen de interne ontsluitingswegen wel aansluiten. - Om de handelszaken langs de Afrikalaan langs de voorkant bereikbaar te maken, kan geopteerd worden voor ventwegen. Nadeel wordt dan het brede profiel van de Afrikalaan met mogelijks onteigeningen. Een tussenoplossing kan zijn een	TRITEL SOB	Volg. Verg. asap

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
	inrichting met asymmetrische ventwegen (vb. 1 ventweg ter hoogte van de fly-over tot de Handelsdokbrug, met de rechtsaf aansluitend op de geplande rotonde). ▪ Een interne ontsluiting langs het water en langs het spoor met beperkte toegangen tot het bovenliggende net geniet verkeerskundig de voorkeur, maar kan verder worden aangevuld/uitgebreid met een interne circulatieroute en secundaire aanvullende toegangen tot de projectzone. ▪ De Afrikalaan is geselecteerd als primaire weg en dient te worden ingericht volgens de hoofdprincipes voor primaire wegen zoals gedefinieerd in het RSV. Aangezien de Afrikalaan bij ontwikkeling van het project Oude Dokken echter als een barrière zal fungeren binnen het projectgebied zelf, is OMA voorstander van een bijkomend kruispunt tussen de Handelsdokbrug en de fly-over. Vanuit de vergadering wordt gevraagd de visies enerzijds vanuit AWW en Dienst Mobiliteit, anderzijds van OMA naast elkaar te leggen en te zoeken naar tegemoetkomingen. TRITEL motiveert dat een aanvullende toegang tot site vanuit oogpunt capaciteit niet noodzakelijk is. De barrière tussen de beide deelzones is wel een probleem en kan eventueel met een brugje of tunnel worden weggewerkt. ▪ Vanuit de mobier zal de voorliggende ontsluitingsstructuur rekening houdend met de hiervoor genoemde opmerkingen worden aangevuld.	TRITEL	Volg. verg.

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
	- Wat de fasering van de projectontwikkeling én de ingrepen op het wegennet betreft, is thans nog grote onzekerheid. Vanuit de vergadering worden vaststellingen gedaan: - De realisatie van de Handelsdokbrug heeft een grote impact op de verkeersstromen op stadsdeelniveau. De herinrichting van de kruispunten Dampoort en Vliegtuiglaan x Afrikalaan zijn noodzakelijk opdat een vlotte verkeersafwikkeling zou zijn gegarandeerd en de stadsring dus ook effectief kan worden verlegd. De afbouw van Dok Noord en Dok Zuid kan dus ook enkel wanneer de hiervoor genoemde kruispunten zijn heringericht. - Vanwege onder meer financiële redenen is het niet evident de noodzakelijk geachte ingrepen (Handelsdokbrug, Dampoortknoop, Fly-over, Neuseplein) allen op korte termijn te plaatsen. De meest waarschijnlijke fasering start bij de bouw van de Handelsdokbrug en nadien de realisatie van de fly-over, aanpak Dampoort, maatregelen aan het Neuseplein, enz. - De Mober dient richtlijnen te geven naar fasering van het activiteitenprogramma toe in relatie tot de systematisch uitbouw van de wegstructuur. Zo wordt de ontwikkeling van deelzone A7 bij voorkeur gekoppeld aan een autoluwere Dok Zuid. De ontwikkeling van de ruimtelijke fases 2 en 3 worden bij voorkeur gekoppeld aan de herinrichting van de hiervoor genoemde knooppunten. - Een aantal kortere termijn maatregelen zijn mogelijk. Zo kan het knelpunt aan de Vliegtuiglaan (vnl. de linksaf	TRITEL	Volg. verg.

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
	naar de Afrikalaan) tussentijds worden geoptimaliseerd door een bypass en aangepaste VRI. AWW onderzoekt thans de mogelijkheden. Ook de herinrichting van de Dampoort hoeft niet noodzakelijkerwijs te worden gekoppeld aan een ongelijkvloerse kruising. De bovengrondse organisatie (2 uiteengetrokken verkeerslichtengeregelde kruispunten) kan op kortere termijn worden gerealiseerd. - Er is eensgezindheid over het voorstel tot wijziging/aanvullingen van het fietsnetwerk, waarbij: - De aansluiting van de fietsontsluiting op de Afrikalaan en de iets zuidelijker gelegen aansluiting van de interne ontsluitingsweg op de Afrikalaan worden gebundeld tot 1 kruispunt. - Een extra fietsontsluiting wordt voorzien langs de spoorlijn met een onderdoorgang aan de Afrikalaan ter hoogte van de fly-over (lange termijn). - Inzake het treinstation van Muide wordt gesteld dat: - De ontwikkelingen binnen de Oude Dokken een extra motivatie (moeten) vormen voor de opening ervan. - Een invloedssfeer van 800m, zoals door TRITEL voorgesteld, realistisch is. De invloedssfeer van Dampoort-station wordt bij voorkeur ruimer voorzien (1200m ipv 1000m) om de differentiatie met het station van Muide meer te benadrukken. - Voor de toekomstige route voor bus 6 van De Lijn (op termijn wordt dit bus 11) gaat de voorkeur naar een combinatie van variant 2 (interne ontsluitingsweg langs de waterkant) en 3 (interne ontsluitingsweg langs de spoorlijn), waarbij de bus	TRITEL	Volg. verg.

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
4. Afspraken en timing De volgende vergadering zal plaatsvinden op 25 april 2006 om 10.00u (lokaal nog te bevestigen).	alternerend beide routes kan aandoen. De parkeerbehoefteraming van OMA op basis van parkeerkencijfers, en deze van TRITEL op basis van de geraamde verkeersgeneratie zijn duidelijk van dezelfde grootteorde. Een verdere verfijning is evenwel nodig, rekening houdende met de bestaande activiteiten die niet zijn opgenomen in het Stadsontwerp, en verder rekening houdend met het gecombineerd gebruik van openbare parkeerplaatsen en het beperken van private parkeerplaatsen voor de woonfunctie.	TRITEL	

MOBER OUDE DOKKEN GENT

woensdag 31 mei 2006
Stad Gent

Verslag van de vergadering: **05**

Aanwezigen

Dhr. Joost Aerts	Adj. vd directie	SG - Stedenbouw	09/266.78.50	Joost.aerts@gent.be
Mevr. Hannelore Deblaere	Mobiliteitsbegeleider	AWV OVL	09/241.74.74	Hannelore.deblaere@lin.vlaanderen.be
Dhr. Frank Desloovere		De Lijn OVL	09/210.94.02	Frank.desloovere@delijn.be
Mevr. Ann Plas	Adj. vd directie	SG – Mobiliteit	09/266.77.93	Ann.plas@gent.be
Mevr. Agnieszka Zajac	Projectvw	AGSOB Gent	09/269.69.52	Agnieszka.zajac@sob.gent.be
Dhr. Kristof Devriendt	Projectleider	TRITEL	015/446.110	Kristof@tritel.be
	Verkeersplanning			
Mevr. Nele Tierens	Projectmedewerker	TRITEL	015/446.110	Nele@tritel.be
	Verkeersplanning			

Verslaggever: TRITEL

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
1. Doel van de vergadering De vergadering heeft tot doel het ruimtelijk activiteitenprogramma voor de Oude Dokken – beperkt aangepast in navolging van de vergadering d.d. 15 maart 2006 – af te stemmen op de gewenste ontsluitingsstructuur. Deze afstemming houdt een fasering en een verdere verfijning in van de ontsluitingsstructuur zoals eerder gepresenteerd (15/3). Doel van de vergadering is tevens over te kunnen gaan tot het rapporteren van het studieproces en van de resultaten zoals besproken binnen de projectgroep. 2. Verslag van de vorige vergadering Het verslag met nr. 4 van de vergadering d.d. 15 maart 2006 wordt zonder bemerkingen goedgekeurd. 3. Toelichting stand van zaken De presentatie van TRITEL behandelt volgende deelaspecten: ▪ Beperkte aanpassing van het ruimtelijk activiteitenprogramma (herverdeling ringgerichte functies zone C) zoals overeengekomen na de vergadering d.d. 15 maart. ▪ Toelichting van de structuurbepalende elementen en definiëring van de referentiesituaties.			

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
▪ Sensitiviteitstoets met betrekking tot modal split en programmawijziging. ▪ Afstemming ruimtelijk programma – gefaseerde ontsluitingsstructuur. ▪ Verfijning ontsluitingsstructuur.	Vanuit de vergadering worden volgende aanvullingen/bemerkingen geformuleerd: ▪ Structuurbepalende elementen: - Fase 1 wegstructuur: realisatie Handelsdokbrug is inclusief de aansluiting op de Afrikalaan, zonder voorlopig uitspraak te doen over de concrete inrichtingsvorm van deze aansluiting. - Fase 1 OV-structuur: afstemming ontsluiting busverkeer houdt een optimalisatie in van bus 6 (route en ligging haltes) met een alternerende route doorheen het projectgebied (zie verder in de presentatie). ▪ Referentiesituaties: - De verkeersgeneratie in referentiesituatie 4 is nog geprojecteerd op een basis-ontsluitingsstructuur die nadien, in de loop van het studieproces, verder is verfijnd (zie verder in de presentatie). Bij de rapportage van voorliggende studie zal het gevolgde studieproces eenduidig worden beschreven en het kaartmateriaal worden afgestemd op de tekst. - Referentiesituatie 5 (Siferverbinding) zal kwalitatief worden beschreven (geen cijfermatige modelgegevens beschikbaar bij AWW).	TRITEL	Rapportage juni

p. 4

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
	gefaseerd voorgesteld. - Het voorstel tot fasering/afstemming plaatst de gewenste ontsluitingsmaatregelen en de ruimtelijke ontwikkelingen 'relatief' tegenover elkaar. Er dient te worden verduidelijkt dat het schema geen 'absolute' tijdsindicatie vooropstelt (en dat dit ook niet de bedoeling is). ▪ Verfijning ontsluitingsstructuur: - Het voorstel tot verfijning van de ontsluitingsstructuur (twee varianten) zal intern worden bekeken bij AWW. - De voorgestelde wijziging in de ontsluitingsstructuur net ten noorden van de Handelsdokbrug, met een bijkomende interne ontsluitingsweg (7 meter breed) parallel aan de Handelsdokbrug, is niet voorzien binnen het stadsontwerp. Er wordt evenwel verwacht dat dit geen problemen zal opleveren. - De kwantitatieve evaluatie van de verfijnde ontsluitingsstructuur voor de zuidelijke dokken pleit in het voordeel van variant 1, waarbij slechts 1 lichtengeregeld kruispunt wordt voorzien tussen de aansluiting van de Handelsdokbrug en de Dampoortknoop, samen met het beperkt voorkomen van gebundelde rechtsin rechtsuit op de Afrikalaan. De intensiteiten op de kadeweg zijn reeds voldoende laag bij variant 1. Bij variant 2 (met 2 lichtengeregelde kruispunten op korte afstand van elkaar) kan de doorstroming op de Afrikalaan in het gedrang komen. De meerwaarde van variant 2 is beperkt. - Indien geopteerd wordt voor een verfijnde ontsluitingsvariant voor het zuidelijk deelgebied (met lagere intensiteiten op de kade), zijn de drie alternatieven,	TRITEL AWV	Rapportage juni 16 juni

Agendapunt	Actie/Opmerking	Wie	Timing
4. Afspraken en timing	waarbij de kade als groene boulevard zou kunnen worden ingericht, minder relevant. De drie alternatieven kunnen mogelijks wel als tijdelijke oplossingen dienst doen.		
	De presentatie (31/5) wordt digitaal ter beschikking gesteld.	TRITEL	Reeds gebeurd
	Opmerkingen op de presentatie en op voorliggend verslag worden aan TRITEL overgemaakt tegen 16 juni.		Opmerkingen tegen 16 juni
	TRITEL rapporteert het studieproces en het gepresenteerde kaartmateriaal in een overzichtelijke nota.	TRITEL	Eind juni